



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

**“Gestión de Transporte Internacional y la Competitividad en la
Empresa OCR Cargo S.A.C - San Miguel, 2019”**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciado en Negocios Internacionales

AUTOR:

Huaripata Romero, Christian Franz (ORCID: 0000-0001-6375-4684)

ASESOR:

Dr. Leon Espinoza, Lessner Augusto (ORCID: 0000-0002-9983-8967)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Marketing y Comercio Internacional

CALLAO – PERÚ

2019

Dedicatoria:

A Dios y mi familia que
me Apoyo todo el tiempo.

Agradecimiento:

A mi asesora de tesis por el apoyo que me brindo para poder realizar este trabajo y a la universidad por todo el conocimiento que me brindó a lo largo lo de estos 5 años.

PÁGINA DEL JURADO

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Yo, Christian Franz Huaripata Romero con DNI N° 75172148 a efecto de concluir con las pautas de evaluación de la experiencia curricular de Desarrollo de Tesis. Manifiesto bajo juramento que la totalidad de documentación que añadido es veraz y original.

Además, manifiesto bajo juramento que la totalidad de los datos e información que se muestra en la reciente tesis son originales y veraces.

Acepto el compromiso que compete ante alguna falsedad, ocultamiento y omisión, tanto en los documentos como de información añadida por lo cual me someto a lo dispuesto en el reglamento académico de la Universidad César Vallejo.

Callao, 14 de octubre 2019



**HUARIPATA ROMERO CHRISTIAN
FRANZ**

ÍNDICE

DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
PÁGINA DEL JURADO	iv
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD.....	v
ÍNDICE.....	vi
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MÉTODO.....	14
2.1. Diseño de Investigación.....	14
2.2. Operacionalización de variables	20
2.3. Población y Muestra.....	22
2.4. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos,	23
2.5. Métodos de Análisis de Datos.....	25
2.6. Aspectos Éticos	26
III. RESULTADOS.....	26
IV. DISCUSIÓN.....	40
V. CONCLUSIONES.....	45
VI. RECOMENDACIONES.....	46
REFERENCIA.....	48
ANEXOS.....	55

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 01. Dimensión 1: Flujo de Producto	26
Figura 02. Dimensión Costos Logístico	27
Figura 03. Dimensión Distribución	28
Figura 04. Dimensión 2: Productividad	29
Figura 05. Dimensión Calidad	30
Figura 06. Dimensión Innovación	31

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 01. Matriz de Operacionalización Variable 1	20
Tabla 02. Matriz de Operacionalización Variable 2	21
Tabla 03. Interpretación del coeficiente de alfa c.	24
Tabla 04. Estadística de Fiabilidad de la Variable 1	24
Tabla 05. Estadística de Fiabilidad de la Variable 2	25
Tabla 06. Estadística de Fiabilidad de la Variable 1 y 2	25
Tabla 07. Dimensión Flujo de Producto	26
Tabla 08. Dimensión Costos Logísticos	27
Tabla 09. Dimensión Distribución	28
Tabla 10. Dimensión productividad	29
Tabla 11. Dimensión Calidad	30
Tabla 12. Dimensión Innovación	31
Tabla 13. Prueba de Normalidad de Variable 1	34
Tabla 14. Prueba de Normalidad Flujo de producto y Competitividad	34
Tabla 15. Prueba de Normalidad Costos logísticos y Competitividad	35
Tabla 16. Prueba de Normalidad Distribución y Competitividad	35
Tabla 17. Correlaciones de Variables Hipótesis General	36
Tabla 18. Correlaciones de Variable de Hipótesis Especificas	37
Tabla 19. Correlación de Costos logísticos y Competitividad	38
Tabla 20. Correlación de Distribución y Competitividad	39

ÍNDICE DE ANEXOS

	Pág.
Anexo 01. Matriz de Consistencia	56
Anexo 02. Validación del experto N°01	57
Anexo 03: Validación del experto N°02	59
Anexo 04: Validación del experto N°03	61
Anexo 05: Instrumento de Recopilación de datos	63
Anexo 06: Ilustración de la vista de datos del spss	66
Anexo 07: Ilustración de la vista de variable	67
Anexo 08: Carta de autorización	68

RESUMEN

El previo trabajo de estudio explica la correlación de gestión en el transporte internacional y la competitividad, por lo que se lleva como población a 32 trabajadores y como muestra a 30 operativos que figuran en planilla de la empresa OCR Cargo S.A.C., en este período se hizo una demostración, como procedencia se cogieron teorías de autores de mis variables, de igual manera se usó como base teorías nacionales e internacionales, que se realizaron con el fin de dar una igualdad al que se quiere alcanzar. En la investigación se usó los métodos de recopilación de datos relacionado a las preguntas, por conocimiento del sondeo, la cual está formada por 20 preguntas, el modelo de investigación fue aplicada, ya que se usó teorías y estudios realizados. Después nuestro asesor principal validó las preguntas, junto a otros dos expertos en el contenido del instrumento. Finalmente se pudo realizar las preguntas en la zona de San Miguel donde se encuentran los operativos de la empresa OCR Cargo S.A.C. obteniendo resultado por el SPSS 24 un alfa genérica de Cronbach de 0.947, por lo que demuestra confiabilidad, que demostró que la fiabilidad del instrumento y del cuestionario es estrechamente alto.

Palabras clave: Comercio, gestión en el transporte y competitividad.

ABSTRACT

The previous study paper explains the correlation of management in international transport and competitiveness, so that 32 workers are taken as a population and as a sample of 30 operatives that appear in the payroll of the company OCR Cargo SAC, in this period He made a demonstration, as origin theories of authors of my variables were taken, in the same way it was used as bases national and international theories, which was converted in order to give an equality to which one wants to achieve. In the investigation the methods of data collection related to the questions were used, by knowledge of the survey, the quality is composed of 20 questions, the research model was applied, since the use of theories and studies carried out is used. After our main advisor, the questions were valid, together with two other experts in the content of the instrument. Finally, the questions could be asked in the San Miguel area where the operations of the company OCR Cargo S.A.C. obtaining a generic Cronbach alpha of 0.947 by SPSS 24, demonstrating reliability, which demonstrates that the confirmation of the instrument and the questionnaire is closely high.

Keywords: Commerce, transport management and competitiveness

I. INTRODUCCIÓN

1.1. REALIDAD PROBLEMÁTICA

Hoy cuando hablamos de gestión de transporte internacional se refiere a un motor imprescindible por ser un desarrollo necesario en las estrategias logísticas en una organización, esto fomenta el crecimiento de la competitividad entre las empresas al generar una diferenciación importante para ver quien utiliza las herramientas correctas para maximizar y desarrollar el potencial de sus empresas. De esta misma manera generan una relación fuerte para conseguir la mejoría de la productividad.

CA Cargo Inc. es una empresa internacional que tiene una gran presencia en diferentes partes del mundo, debido a la competencia que brinda en los servicios de logística que incluyen despacho de aduanas, almacenamiento, manejo, transporte y distribución. Teniendo mayor flujo y porcentaje en cada parte del mundo donde está posicionada, ya que cuentan con la magnitud de elaborar el mayor gusto hacia los clientes finales, por lo que podemos notar el gran volumen de servicios de transporte logístico y distribución, destreza de gestión de transporte de carga internacional que ellos manejan. La gran experiencia que aporta esta empresa genera un mejor control proporcionando soluciones rentables de logística y cadena de suministro que garantizan un transporte seguro y un despacho de aduana eficiente.

Gold Cargo Group S.A.C siendo una de las nacionales con mayor sistema de gestión en el transporte influyente en el mercado nacional. Ya que tiene una gran capacidad de competir con sus rivales por el reconocimiento por la experiencia en sus funciones de gestión, sus implementaciones con la mejora en el servicio, fomentan una mayor competitividad para el desarrollo integral en cuanto a las funciones internas de la empresa. Ya sea con línea de trabajo estandarizada bajo altos estándares de calidad o por su nivel de precio para el cliente con el que se trabaja embarques aéreos, marítimos y terrestres desde cualquier destino nacional. Ellos generan competencia por la función a la planeación de estrategias que ellos usan como impacto para cumplir los requerimientos de los distintos consumidores.

Según estadísticas de INEI. (Instituto Nacional de Estadística e Informática (2018): “Muestra la cantidad total de empresas aduaneras con transporte de carga internacional que creció en 14% con respecto años posteriores, esto se debe al aumento de la competencia de servicios y costos que genera.”. La magnitud de este sector registra datos importantes debe simplificar la intervención de los intermediarios en la contratación y ejecución del transporte internacional, ya que es importante para un mayor alcance de los servicios que se brinda.

La empresa OCR Cargo S.A.C presenta la falta de implantación de una buena gestión de transporté internacional para que puede dar un enfoque funcional y organizacional en la empresa, por lo que mejorará los profits, rentabilidad en el sistema financiero de la empresa. Además, mejorar el desarrollo de su planeación y crecimiento económico para aumentar la demanda de servicios en función de la competitividad para que esto pueda generar un margen positivo en el progreso de una eficiente dirección en las empresas peruanas.

Al contrastar los procesos de la empresa CA Cargo Inc., una de las internacionales con mayor Flujo en servicios de gestión de transporte internacional y logística posicionadas en el entorno y la empresa Gold Cargo Group S.A.C influyente nacional reconocida por la gran experiencia en funciones de gestión y brindar un gran servicio de calidad a la hora del transporte, la cual la empresa OCR Cargo S.A.C no realiza estas funciones adecuadamente, por lo que no logra una correcta gestión de transporte internacional que es un problema para su competitividad en Perú.

Por otra parte, este estudio examina facilitar oposiciones a la próxima problemática: ¿Cómo se relaciona la gestión de transporte internacional y la competitividad en la empresa de OCR Cargo S.A.C, San Miguel- 2019?

1.2 TRABAJOS PREVIOS

Por el correcto funcionamiento de esta indagación, se ha realizado varias observaciones que guardan semejanzas con lo anunciado, se señala en breve:

1.2.1 ANTECEDENTES INTERNACIONALES

Sánchez, F. (2016), En la Universidad de Córdoba, España. Se realizó una investigación sobre “Competitividad de la Industria Agroalimentaria y Dinamismo Territorial. Aplicación a las almazaras capitalistas de Andalucía” para alcanzar el grado de doctor. Que propuso como un objetivo general ver el grado de competitividad de las almazaras localizadas en los territorios rurales de Andalucía, con una mayor especialización oleícola, no explica significativamente el desarrollo económico de dichos territorios. La metodología fue empleada por un enfoque de investigación cuantitativo y de tipo descriptivo porque trata de entender las dinámicas económicas territoriales a la luz de la evolución del grado de competitividad de los distintos tipos de almazaras estudiadas. La población ecuaníme eran 255 empresas agroindustriales andaluzas. El tanteo del análisis nos dice que confirmar cada hipótesis planteada ha sido aceptado. Los resultados llevan a confirmar que un 84% La concentración de almazaras y empresas podría estar produciendo reducción de la economía de aglomeración porque sus efectos negativos pesasen más que las posibles economías de escala o de colaboración empresarial. Se hizo la comprobación de la hipótesis acerca si “Existe una semejanza positiva entre el valor de competitividad de la Industria Agroalimentaria y Dinamismo Territorial”, realizando la estadística de spearman, el cual dio un valor de 0,846 y un grado de importancia de 0.01, comprobando la premisa y reconociendo la apariencia de conexión afirmativa entre las variables. El autor concluye una relación afirmativa entre la diversidad territorial y el desarrollo económico industrial es muy fuerte.

De Gamboa, D. (2016). En la Universidad Industrial de Santander. Santander, Colombia. Investigo sobre “El sector transporte de carga en Santander y sus retos frente a la competitividad del departamento” para tener el título de magister en gerencia de negocios, que planteo con el propósito general hacer una distinción en Santander en el área de transporte de carga, para saber que impulsa en la región la competitividad. La metodología estuvo empleada por un cuantitativo de enfoque. El modelo de investigación fue

correlacional, diseño descriptivo. La población total es considerada por 675 empresas registradas como pymes. La muestra se realizó con 66 organizaciones o personas que figuran en la CCB. El instrumento empleado es tipo cuestionario con preguntas tipo nominal, ordinal. Se muestra como muestra un 0,852 y un nivel de importancia de 0.01, por la estadística de spearman, la cual proporcionó validación de la premisa y validando la aparición de semejanza afirmativa de las dos variables, las personas registradas en la CCB tienen como disposición social la movilización de carga de mercancías implementando la calidad para ser competitivos en el mercado. El investigador concluye que la transportación de carga multimodal necesita un procedimiento de traspaso de comprensión y diferente conocimiento, además la presencia notoria de empresas logísticas universal que ayuden a la alineación en los pasos de las organizaciones locales encuentren las ventajas.

De Camargo, J y López, J. (2016). En la Universidad Distrital Francisco José De Caldas, Bogotá. Hizo una investigación sobre “Diseño de plan de mejora para la gestión de transporte y distribución de Melexa S.A.S” para alcanzar el título de ingeniero de producción que plantea como objetivo general el diseño de un plan de mejoramiento para la gestión del transporte y distribución de la compañía a fin de eliminar sobrecostos y reprocesos identificados. Se empleó una metodología con el enfoque cualitativa porque recolecta la información basada en el análisis de las gestiones de transporte y las rutas de distribución. La figura de análisis que se realizó en este proyecto de investigación fue descriptiva para evaluar la competitividad dentro de la industria, con un diseño empleado el cual fue no experimental- descriptivo. Considerada por menos de 500 operadores de la empresa que son parte de las habitantes. Conformada el patrón por 32 individuos. La recolección de entrevistas semi-estructuradas fue el principal instrumento que se ha empleado. El resultado de esta investigación presentó un coeficiente de regresión ajustado es de .87. La prueba F ($F=209.30$ y $p<.000$) en el análisis ANOVA es significativo y la prueba ($t=14.46$ y $p<.000$) en el análisis de coeficientes también lo es, por lo que la relación entre las variables estudiadas es estadísticamente significativa. Se concluye que los hallazgos de política de manejo de fletes, garantizando que el valor del pedido permita cumplir con la meta del 1.7% para gastos de fletes, Melexa S.A.S. podría llegar a ahorrar en el gasto total del año hasta un 25%.

J. Kažimírová, M. Buša y E. Puškáš (2015). En su investigación titulada “Structure of transportation and logistic costs” en la Technical university of Kosice, Institute of Logistics, plantea como objetivo general identificar y selecciona modo de transporte que presenta el costo total más bajo, y también que es compatible con las necesidades del cliente en el proceso de importación de refrigerante para máquinas de corte por plasma. El enfoque del análisis fue cuantitativo y el nivel es correlacional. La persona de este estudio está conformada por una empresa multinacional de tamaño mediano que se encarga de maquinaria pesada para la mercantilización (con plasma, láser y chorro de agua) con repuestos y accesorios. El resultado de esta investigación muestra que las dos variables tienen una significancia de 0.01 y ambas variables se relacionan entre ellas. Por lo cual se apreció una correlación de 0.792. Se puede afirmar que dichas variables consistentes al momento de asociarse. Se concluye que es más favorable cambiar el transporte aéreo por el transporte marítimo en la importación de refrigerantes, ya que el costo también se reduce en función al transporte requerido.

S., Xiaoqian, S., Wandelt y C. Xianbin. (2017). En la investigation titulada “On Node Criticality in Air Transportation Networks”. En la que, plantea como objetivo general examinamos la estructura no ponderada de las redes de transporte aéreo, utilizando métodos recientes de la teoría de control. El enfoque de esta investigación es empírico por lo que es una cuantitativa y su nivel es correlacional. se determinaron por 120 que participó en el consorcio de esta evaluación de comparación del transporte para diferentes longitudes de hora. Esto resultó en 200 períodos semanales. La comparación de resultados para ambas variables muestra un coeficiente de correlación de 0.7218. La compatibilidad de ambas variables tiene una fuerza moderada. Se concluye que el trabajo se orienta hacia una mejor comprensión de la criticidad de los modos en el transporte aéreo.

1.2.2. ANTECEDENTES NACIONALES

De Lupa, W. (2016). En la Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa. De Arequipa Perú, con la investigación sobre “Estructura de costos en empresas de transporte de tercerización de carga pesada en la toma de decisiones caso: transportes leo – MAX D.R.L” Para obtener el título profesional de contador público, que tiene como finalidad general identificar el efecto de la estructura de costos en empresas de transporte de tercerización

De carga pesada en la toma de decisiones de la Región Arequipa. El trabajo en cual se investiga tiene un enfoque de análisis cuantitativo. El análisis es aplicado, con un diseño no experimental– transaccional. El dato de las personas que participaron se efectuó en 206 trabajadores de la municipalidad provincial de Cajamarca. La muestra que se tuvo fue de 141 trabajadores. El instrumento empleado de esta investigación es la encuesta. El investigador muestra que la necesidad laboral tiene relación de coincidencia en la proactividad de los operativos del servicio de nutrición, al 95% de credibilidad, existe una vinculación entre las necesidades de labor y los operativos. En la muestra se encontrado que según el Rho de Spearman a un nivel de significancia de 0.01, con un valor de P igual 0.000, y una correlación del 0.841 muy significativa. Por lo que se concluye que existe un vínculo entre la satisfacción laboral y la productividad, por lo que los trabajadores de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, se encuentran satisfechos laborando en su institución por lo que su producción es muy favorable en sus labores diarios.

De Delgado, J. (2016). En la Universidad San Ignacio de Loyola, lima- Perú, realizo una investigación sobre “Propuesta de distribución de planta para aumentar la productividad en una empresa metalmecánica en ate”. Para obtener el grado profesional en ingeniería industrial y comercial, que planteo con la finalidad general proponer una organización para optimizar movimientos y los inútiles procedimientos en la línea de utilidad, dando menos sobrecostos, protección para los colaboradores y un mejor mantenimiento. La metodología empleada es un enfoque de estudio correlacional. El tipo de análisis es cuantitativo, siendo diseño no experimental. La persona tomada en el presente trabajo lo conforma 60 personas que son encargadas en los procesos de producción en planta. El tamaño de muestra está comprendido por 52 trabajadores de la aérea, Las entrevistas son el eje central para la presente investigación. Como resultado se da a conocer el coeficiente alfa de Cronbach nos da un resultado de 0.85 el cual es un dato que nos asegura que nuestro instrumento es confiable y consistente. El Rho de Spearman se evidencia la vinculación es importancia e n el grado (sinalagmático) = 0.01, aceptando la hipótesis alterna, donde la distribución se vincula con la utilidad; con una conformidad afirmativa media del 0.782. Se resume que las 5 Ss. ha sido reconocido en la industria manufacturera como herramienta para mejorar la productividad, competitividad y seguridad de las empresas, por esta razón fue una de las principales ayudas para mejorar y trabajar las variables de este tema de tesis, la implementación de este método es simple y económico teniendo resultados muy favorables.

De Dámazo, J. (2017). En la Universidad San Ignacio de Loyola. De Lima, Perú, investigo sobre “La Internacionalización y su relación con la Competitividad de las Agencias de Carga Internacional” para tener el grado profesional de licenciado en international business que planteo como finalidad general encontrar el vínculo de la internacionalización y la competitividad en las agencias de carga internacional. La metodología estuvo empleada por un enfoque de investigación Mixto – correlacional. El tipo de investigación para este estudio es correlacional, Con un diseño no experimental cuantitativo, ya que no se tendrá el manejo de las variables. La población considerada en el trabajo se constituye por las agencias de carga que se encuentran habilitadas que son 384. La muestra se realizó con 122 empresas es la altura necesaria para realizar este trabajo. El modelo para este análisis fue probabilístico.

Se tiene como la encuesta como técnica, por ser versátiles, útil y simplificada para la recopilación de información. Los datos que se alcanzaron demuestran que, al variar la habilidad humana, la táctica de internacionalización y las barreras a la internacionalización están relacionadas con la competitividad de las agencias de carga internacional. Los resultados de la investigación indicaron que un 90% de la internacionalización de las agencias de carga, se debe a la proximidad geográfica y cultural, lo minimiza el nivel de anonimato y duda por el transporte. Efectuando su aprobación de la presunción de si hay una conexión afirmativa de la internacionalización y la competitividad de las agencias de carga internacional”, utilizando la estadística de Spearman, la cual proporcionó un grado de importancia de 0.000 y una correlación 0.841, probando la conjetura y convalidar la conexión afirmativa entre las variables, se explica, que internacionalizarse una empresa debe ser competitiva. Se concluye que los operadores son facilitadores en el comercio, porque es indispensable de poder contactarse a todos a través de un sistema integral, y poder minimizar los tiempos de operaciones y documentación

De Matos. (2018). En la universidad San Ignacio de Loyola, de Lima, Perú, investigo sobre “Factores intangibles que influyen en la competitividad de las agencias de carga internacional en la provincia constitucional del Callao”. Para alcanzar el grado profesional de licenciado en international business que planteo como finalidad general reconocer los Factores intangibles que ayuden en la competencia de las agencias de carga internacional en el departamento constitucional del Callao. La metodología estuvo empleada por un enfoque de estudio aplicado, descriptivo y relacional. El tipo de investigación para este estudio es no

experimental, con un diseño transaccional descriptivo simple. Las personas determinadas en el trabajo están conformadas por 22 agencias de carga internacional. La muestra fue conformada por 20 empresas debido a que las restantes no accedieron. El instrumento de recolección de datos fue el cuestionario a los directivos o ejecutivos de las empresas de agencia de carga internacional. Como resultado se muestra que el Rho de Spearman a un nivel de significancia de 0.01 con un valor igual 0.000, y una correlación de 0.866, entonces se puede comprobar que la información registrados son estables y consistentes, se hacen pruebas no paramétricas, para la cual no se usó el coeficiente de correlación Rho de Spearman, para demostrar la hipótesis planteada en la investigación. Se concluye las capacidades de marketing están asociados significativamente a la competitividad de las agencias de carga internacional en la Provincia Constitucional del Callao, de acuerdo a los resultados obtenidos, implementando este factor intangible se logra mejorar la ventaja competitiva de la empresa.

Schwarz-Díaz, M. (2016). En la investigación “Impacto de los costos logísticos en la competitividad de las cadenas de suministro agroexportadoras peruanas en el contexto del TLC Perú-EE. UU”. En la UNIVERSIDAD DE LIMA, que plantea como objetivo general desarrollar un análisis del impacto de los costos logísticos en la competitividad de las cadenas de suministro extendidas del agro exportación peruana empresas que operan en el contexto del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Estados Unidos y Perú. El enfoque de esta investigación es cuantitativo y su nivel correlacional. Las personas representadas en la empresa representan un 75 % del volumen agroexp. los resultados muestran la correlación existente entre la proporción del costo logístico en la estructura del costo del producto y la competitividad alcanzada por el producto agroindustrial, medida mediante el IVCRE que muestra una correlación de 0,802 significativa. Su técnica aplicada fue encuesta de forma aleatoria. Se concluye que el resultado del estudio permite determinar la relación entre el costo logístico y la competitividad para siete cadenas de suministro agroindustriales peruanas, demostrando que para los casos estudiados el impacto de los costos logísticos en la competitividad exportadora agroindustrial peruano.

1.3. TEORÍAS RELACIONADAS AL TEMA

1.3.1. VARIABLE 1: GESTIÓN DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

He considerado a la variable 1, se tiene varias apreciaciones sobre la gestión de transporte internacional que fueron hechas por especialistas en la materia:

Según Gonzales, N. (2016). Destaca una función importante en el transporte internacional, ya que guarda relación en la cadena logística, se encargada de acercar el producto o servicio brindado hasta el consumidor, o viceversa. Separadamente del principal objetivo de la cadena, se tendrá que realizar algún medio, ya sea físico o informático, para conseguir el acercamiento. (p.3).

Según Rúa, D. (2014). El transporte internacional es una unidad estandarizada que está asociada a la innovación tecnológica para la mejor revolución en el transporte, debido a sus diversas ventajas en forma de reducción de coste y tiempo en el transporte, procesos de carga y descarga. (p.19).

Según Moral, L. (2014). La gestión en transporte internacional es una herramienta primordial, ya que desarrolla funciones logísticas que maximiza **el flujo de los productos**, los cuales oscilan entre el 45% y 50% de los **costos logísticos** totales de la empresa, por eso se convierte en un factor clave para la entrega de materia prima y productos terminados a los consumidores finales de la cadena logística. El transporte internacional tiene relación con la **distribución** porque se enfocan en el transporte físico de la mercancía. (p.11).

Basado en la investigación de diferentes autores, se conoce que hay diversas definiciones acerca de esta variable, por lo que se pueden apreciar distintos conceptos. El termino de dicha variable abarca a las funciones logísticas que favorecen los costos logísticos y máxima las entregas de productos terminados a los clientes finales. Siendo así la distribución parte importante para el correcto proceso en el cual se transporta las mercancías. Por lo que he de considerar a Moral para definir el concepto de gestión de transporte internacional ya que su definición es concreta y abarca a los puntos mencionados.

- **Teoría de la rivalidad entre los competidores según Porter**

Para Porter. (2008) citado por Castillo, I, Estolano, D, Berumen, M y Mendoza, J. (2014). Nos dice que este factor nos muestra un enfrentamiento de las organizaciones que están efectuando el mismo rubro, teniendo como motivo implementar la mejora en sus gestiones realizando estrategias como buscar una posibilidad de optimizar su enfoque en la gestión de transporte internacional, para aumentar el servicio que se efectúa con el comprador (p.75).

1.3.2. VARIABLE 2: COMPETITIVIDAD

En consideración a la variable 2, hay varias teorías de la competitividad, elaboradas por expertos en el tema:

Según Krugman, P. (1997, p.3.citado en Espinoza, B, 2017). La competitividad es el factor para lograr desarrollar bienes y servicios que se ajustan a las necesidades en el mercado internacional o nacional. Brindando mejores costos acorde a la calidad del producto.

Según Rubio, L. y Baz, V. (2015). La competitividad es una herramienta poderosa para que la empresa afronte con éxito a sus rivales por medio de sus productos o servicios que efectúa y su fruto requiere de **la productividad, la calidad** de sus productos y la **innovación**. (p.14).

Según Porter, M. (2015). Las empresas aplican estrategias para alcanzar la diferencia, menores costos y poder dar un mejor servicio para los consumidores a través de su rendimiento y servicios, lo que ayude a cubrir las necesidades (p. 55).

Como se puede apreciar en las siguientes definiciones por los autores, se conoce que hay una similitud conjunta en cuanto a lo que se explica en las definiciones, por lo cual, al analizar los diversos tipos de conceptos, llegue a la conclusión de que el termino competitividad se refiere explícitamente a un motor esencial al momento de combatir con la competencia debido a la diferenciación de sus productos o servicios, muy aparte que potencia la productividad y eso genera una mejor calidad e innovación en la organización. Por lo tanto, considere el concepto de Rubio y Baz como la definición en la cual se presenta.

- **Teoría de la ventaja competitiva según Porter**

Según Porter. (1980). Citado por Fong, C. (2017).

No dice que el desarrollo de esta acción se debe a la capacidad de reducir los costos en proporción a los rivales para facilitar beneficios únicos en los negocios que puedan remediar los precios altos. Las tácticas de la organización es producir un valor unido como la diferenciación, el liderazgo en costos y el enfoque para desarrollar mayor productividad en la empresa y que así pueda competir con las demás. (p.34).

1.4. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.4.1. PROBLEMA GENERAL

¿Cómo se relaciona la gestión de transporte internacional y la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019?

1.4.2 PROBELMA ESPECÍFICOS

1.4.3 ¿Cómo se relaciona el flujo del producto y la competitividad en la empresa OCR Cargo S.AC, San Miguel - 2019?

1.4.4 ¿Cómo se relaciona los costos logísticos y la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019?

1.4.5 ¿Cómo se relaciona la distribución y la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019?

1.5. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

Hernández, Fernández y Baptista. (2014). El análisis debe tener comprobada, por los datos de sus razones, esto se hace con un fin primordial. La investigación pertinente puede encontrar soluciones a un problema social, puede idear teorías generando intensiones para el análisis (p. 40).

Teórico: se conoce que en estos días hay un crecimiento en la competitividad que es la rivalidad entre las empresas nacionales para poder aumentar las mejoras significativas, por eso muchas de ellas no logran estar en las mismas capacidades requeridas. Debido a factores, como no conocer al cliente y sus necesidades, por no tomar en cuenta la gestión en el transporte internacional dentro de la empresa, porque se ha convertido de las herramientas

fundamentales dentro de la estrategia logística, porque ayuda a la fabricación y distribución, no tener calidad en sus servicios. No tienen el conocimiento que tenemos grandes recursos para poder afrontar dichas debilidades para la mejoría de las empresas y poder potenciar la competitividad y lograr el mayor desarrollo en la industria empresarial, la investigación pretende ser un motor imprescindible sobre la gestión de transporte internacional y los beneficios del vínculo entre la competitividad en el área de carga de la compañía

Metodológico: control adecuado de los propósitos predominantes en esta indagación, se han tomado las posteriores variables tanto como variable 1 “Gestión de transporte internacional”, y en la variable 2 “Competitividad”.

Práctico: Esta intención de esta investigación es poder mejorar el desarrollo de la productividad, tiempos de entrega y crecimiento económico mediante la gestión en transporte internacional y ser más competitivos en el área de carga. Además de aumentar la demanda de servicios en función de la competitividad, para que la empresa OCR Cargo S.A.C pueda crecer entre las mejores empresas, las cuales hay muchas que se dedican a ese rubro.

Social: teniendo un mercado grande de clientes que buscas importa o exportar, las agencias de transporte de carga que van de la mano con aduanas son solicitadas para asumir este trabajo, los volúmenes de empresas existentes en el territorio nacional han aumentado dramáticamente, por los clientes se enfocaran más en los costos, tiempo y servicio de sus cargas, es una gran oportunidad para que la empresa OCR Cargo S.A.C pueda ser competitiva dándole un mejor desarrollo a los aspectos ya mencionados. Así alcanzará mayor notoriedad y beneficiará la gestión interna en la organización dándole una optimización eficiente.

Conveniencia: El trabajo presente de investigación ayuda a la empresa OCR Cargo S.A.C alcanzar un mejor desarrollo empresarial y aumentara el nivel de competitividad, ayudará a fomentar una mejora en la gestión en transporte internacional que cambie a una gran empresa a en el territorio nacional e internacional.

1.6. HIPÓTESIS

Según Moran y Alvarado. (2010). Es la relación entre una o más variables y como se llegan a relacionar; además, ellas se llegan a entender (causa-efecto). Se conoce que el cambio de una provoca cambios a la otra y la hace dependiente (p. 44).

1.6.1. HIPÓTESIS GENERAL

La gestión de transporte internacional se relaciona significativamente con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.

1.6.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

- El flujo del producto se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.
- El costo logístico se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.
- La distribución se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel -2019.

1.7. OBJETIVO

1.7.1. GENERAL

Determinar cómo se relaciona la gestión de transporte internacional con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C – San Miguel - 2019.

1.7.2. ESPECÍFICOS

- Determinar cómo se relaciona los flujos de producto y la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.
- Determinar cómo se relaciona los costos logísticos y la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C - San Miguel - 2019.
- Determinar cómo se relaciona la distribución y la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C - San Miguel – 2019.

II. MÉTODO

2.1 DISEÑO DE INVESTIGACIÓN:

2.1.1. ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN

El siguiente trabajo muestra un enfoque cuantitativo. Conforme con Hernández R., Fernández C. y Baptista P. Delimita la recolección de datos para verificar la observación, realizando estadísticas y medición numérica, por lo que se pueden establecer diversas formas y con ellos confirmar teorías (2014, p.4).

2.1.2. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

El presente proyecto de análisis efectúa un procedimiento Hipotético – deductivo. Bernal (2016). El método tiene va de la mano con el desarrollo que empieza con la presentación de una premisa, que por la información brindada puede ser negativas o positivas creándose un resumen que se chequearan con lo finalizado (p. 60).

2.1.3. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

El análisis lleva un modelo **No experimental- transversal**

Hernández. (2014). Se entiende como un análisis no experimental siempre que no se modifiquen las variables que se estudian, se examina que sucede de aspecto natural y luego se examina (p. 149).

Conforme con Hernández et al. (2014). el modelo transversal, porque toma de información rápidamente y tiene como objetivo explicar las variables y cómo se relacionan en un instante definido (p.154).

2.1.4. TIPO DE INVESTIGACIÓN

El patrón de análisis es **Aplicada,**

Desde la perspectiva de Valderrama (2017). Se refiere que dar respuesta a las incógnitas, aplicar los diferentes conocimientos y solucionar de forma simple aquello que buscamos examinar mediante el conocimiento que se ha otorgado. (p.165).

2.1.5. NIVEL DE INVESTIGACIÓN

El análisis comprende un grado de análisis correlacional.

Hernández. (2014) dice con dicho nivel de investigación se muestra la conexión entre dos variables, no quiere decir que una tenga causas sobre otra, se puede entender que quiere tener semejanza entre variables. (p. 93)

2.2. VARIABLE DE OPERACIONALIZACIÓN

2.2.1. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variable 1: gestión de transporte internacional

Definición conceptual

Según Moral (2014):

Gestión de transporte internacional es una herramienta primordial, ya que desarrolla funciones logísticas que maximiza **el flujo de los productos**, los cuales oscilan entre el 45% y 50% de los **costos logísticos** totales de la empresa, por eso se convierte en un factor clave para la entrega de materia prima y productos terminados a los consumidores finales de la cadena logística. El transporte internacional tiene relación con la **distribución** porque se enfocan en el transporte físico de la mercancía. (p.1).

Dimensión:

Flujo de producto

Según López, H. (2014):

Se denomina al proceso continuo en el cual, el flujo de producto sigue un patrón de **secuencia de operaciones** que viene fijadas por las características del producto_(p.40).

Indicadores:

Secuencia de operaciones

Según Alves, D, Botter, C y Ferreira, J. (2015):

Es un proceso de funciones e información que se realizan para generar el valor agregado y satisfacer con calidad, productividad y rentabilidad los productos y servicios que se les otorga a los diversos consumidores. (p.735).

Dimensión:

Costos logísticos

Según Portal, C. (2014):

Son los costos que se realizan mediante el **proceso logístico** y está vinculado con la **eficiencia** y eficacia **del proceso** en mención. (p.4).

Indicadores**Proceso logístico**

Según Kazimirova, J, Busa, M y Puskas, E. (2015):

Es la inclusión de costos de elaboración, mano de obra, duración y precio necesitado para su desconsolidación y el almacenamiento, sumándole costos por la capacidad. Las organizaciones deben tener en cuenta este procedimiento acerca de los factores que dañan la eficacia de elaboración y el embarque. (p.11).

Procesos eficientes

Según Qadir, I y Ali, A (2017):

Es la posibilidad de minimizar en pocas dosis los recursos que se emplean para lograr los propósitos de la empresa, siendo así el logro de las metas al reducir recursos. (p.25).

Dimensión:

Distribución

Según Salvador, M. (2010):

Es el recorrido que se realiza para que los productos vayan desde un punto de inicio hasta un punto final (cliente final). La empresa decide el tipo y cantidad de canales que se efectuarán analizando las **características del producto, capacidad de ventas** y manejo de distribución (p. 45).

Indicadores:

Características del producto

Según Brown y Potoski. (2004, p.789 como se citó en A, Roberts & T, Brown, 2016):

Son características considerables, que especifican la información detallada como el tipo o grado del producto. (P.789).

Capacidad de ventas

Según Fischer, L y Espejo, J. (2011, p.25. como se citó en I, Thompson, 2018):

Es un proceso en el cual el último impulso hacia el intercambio del producto o servicio, se genere por las actividades anteriores (la negociación, motivación, fidelización de clientes, decisiones sobre el servicio, producto, precio) esto determina el factor para lograr cerrar el trato en la negociación. (P.25).

Variable 2: competitividad

Definición conceptual:

Según Rubio y Baz (2015):

La competitividad es una herramienta poderosa para que la empresa afronte con éxito a sus rivales por medio de sus productos o servicios que efectúa y su fruto requiere de **la productividad, la calidad** de sus productos y la **innovación** (p.14).

Dimensión:

Productividad

Según Delgado, A, Arango., S y Hernandez, A. (2014):

Calculan la transformación en función a la **capacidad productiva** del proceso después de la alteración en el capital o en la fuerza laboral. (p.176).

Indicadores:

Capacidad productiva

Según James. (2008, p.228. como se citó en Ramos, V y Tejera, E, 2016):

Se considera factores generales que agrupan elementos que se relacionan con el trabajador y su organización. De esta manera, no es tan importante distinguir el nivel del clima laboral, ya que todo se enmarca en un único factor global. (P.228).

Dimensión:

Calidad

Según Pizzo. (2014):

Las empresas lo practican y desarrollan para saber las necesidades y expectativas de sus consumidores, así tienen un servicio accesible, flexible, útil, oportuno, seguro y confiable, bajo cualquier situación, por lo que el cliente se siente satisfecho, atendido y con un **servicio personalizado**, con dedicación y eficacia, por el **valor agregado** que genera mayores ingresos y menores costos para la empresa. (P.25).

Indicadores:

Servicio personalizado

Según Albrecht. (2006, p.384. como se citó en García, A, 2016):

Nos explica que servicio al cliente es importante como un valor agregado, inmaterial que se relaciona con la lealtad de cliente e insistencia del consumo del mismo, por esa razón, se mantienen los valores permanentes para mejorar su prestación hacia los consumidores y estos se relacionen con el servicio que se les brinda. (P.384).

Valor agregado

Según Psychogios y Priporas. (2007, p.42. citado en Nkiko,C y Ifeakachuku,O,2017):

Se refiere a la ayuda conjunta de toda la organización y las gestiones de negocios relacionados para producir los productos y servicios, que satisfacen y superan las urgencias y expectativas del consumidor. (p.42).

Dimensión:

Innovación

Según La OCDE. (2005.p.58-63, como se citó en S, Huaynatis, 2018):

Tiene una forma distintiva de cuatro tipos. Innovaciones de producto, **innovaciones de proceso**, innovaciones de mercadotecnia e **innovaciones de organización**. Las cuales se llaman etapas de mejoramiento. (p.57).

Indicadores:

Innovaciones de organización

Según la OCDE. (2005. p.62. como se citó en S, Huaynatis, 2018):

Es un método organizativo, el cual ayuda a mejorar el sistema interno de la organización, implementando el capital humano y el clima organizacional. (p.62).

Innovaciones de proceso

Según J, Tintore y Torres (2001. p.23.citado por S, Huaynatis, 2018)

Son mejoras de los procesos de producción y provisión del servicio, esto hace que tengan estándares de perfeccionismo en los procesos innovadores. (p.23).

2.2.2. MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN

Tabla 01. VARIABLE UNO: GESTIÓN DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

Variable	Definición Conceptual	Dimensión Operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de medición
Variable 1: Gestión de transporte internacional	Moral (2014). La gestión de transporte internacional es una herramienta primordial, ya que desarrolla funciones logísticas que maximiza el flujo de los productos , los cuales oscilan entre el 45% y 50% de los costos logísticos totales de la empresa, por eso se convierte en un factor clave para la entrega de materia prima y productos terminados a los consumidores finales de la cadena logística. El transporte de carga tiene relación con la distribución porque se enfocan en el transporte físico de la mercancía. (p.1)	La variable 1 "GESTIÓN DE TRANSPORTE INTERNACIONAL" fue compuesta por intermedio de un sondeo que pose varios ítems, tomando los indicadores para su excelente realización	FLUJO DE PRODUCTO	SECUENCIA DE OPERACIONES	¿Cree usted que la organización cuenta con el proceso adecuado que permite satisfacer las necesidades del cliente?	Según Hernández (2014): ORDINAL Conserva el orden de ascendente (p.215). INTERMEDIO Se estabiliza intermedios semejantes del tamaño (p.216).
					¿Está usted de acuerdo que la empresa brinde servicios para las diversas características que requieren los productos	
					¿Cree usted que los costos de transporte que brinda la empresa son competitivos?	
			COSTOS LOGISTICOS	PROCESO LOGÍSTICO	¿Considera usted que según la ruta recorrida varía los precios del transporte?	
					¿Cree usted que, al optimizar los recursos empleados para el transporte internacional, ayude a la empresa a lograr sus objetivos?	
					¿Considera usted que la empresa utiliza los medios necesarios para lograr los costos de la organización?	
			DISTRIBUCIÓN	PROCESO EFICIENTES	¿Considera usted que la empresa debe realizar el servicio de distribución según al tamaño o tipo de producto solicitado?	
					¿Está usted de acuerdo que es importante que el cliente debe brindar la información específica de sus requerimientos para realizar una cotización adecuada?	
				CAPACIDAD DE VENTA	¿Cree usted que el precio en el transporte influya en la última decisión del cliente para contar con nuestros servicios?	
					¿Está usted de acuerdo que la fidelidad del cliente se logra por el servicio que brinda la empresa?	

Tabla 02. VARIABLE DOS: COMPETITIVIDAD

Variable	Definición Conceptual	Dimensión Operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de medición
Variable :2 Competitividad	Rubio y Baz (2015). La competitividad es una herramienta poderosa para que la empresa afronte con éxito a sus rivales por medio de sus productos o servicios que efectúa y su fruto requiere de productividad , la calidad de sus productos y la innovación . (p.14)	La variable 2 "COMPETITIVIDAD " fue compuesta por intermedio de un sondeo que pose varios ítems , tomando los indicadores para su excelente realización	PRODUCTIVIDAD	CAPACIDAD PRODUCTIVA	¿Considera usted que la labor de los trabajadores contribuye a la mejora de la empresa?	Según Hernández (2014): ORDINAL Conserva el orden de ascendente (p.215). INTERMEDIO Se estabiliza intermedios semejantes del tamaño (p.216).
					¿Cree usted que la organización es un factor importante en las operaciones de la empresa?	
				SERVICIO PERSONALIZADO	¿Usted considera que los servicios que ofrece la empresa están acorde a las necesidades de cada cliente?	
			VALOR AGREGADO		¿Cree usted que empresa le brinda una atención elaborada al cliente para solucionar sus diferentes requerimientos?	
				INNOVACIÓN	INNOVACIÓN DE ORGANIZACIÓN	
			¿Cree usted que la optimización en los tiempos de transporte mejoraría la diferenciación entre las otras empresas?			
			INNOVACIÓN DE PROCESO		¿Considera usted que la empresa debería implementar un sistema de rastreo para las entregas que realiza?	
					¿Cree usted que al maximizar una buena gestión en la organización le ayude a generar un nicho de mercado?	
					¿Considera usted que la empresa se preocupa por innovar sus procesos operativos para competir en el mercado?	
					¿Está usted de acuerdo que la empresa debe utilizar los últimos sistemas modernos en el transporte?	

2.3. POBLACIÓN Y MUESTRA

2.3.1. POBLACIÓN

Según Bernal. (2016). Es aquel gremio formado por unidades adecuados para el análisis, es distinguido el general del compuesto de cantidad de modelo (p. 161).

Debido a la finalidad y motivo del presente análisis, se ha conformado gracias a los trabajadores de OCR Cargo S.A.C, son 60 personas que están en planilla, posicionados en Lima San Miguel.

2.3.2. UNIDAD DE MUESTRO

En la población, se tomaron 32 personas que trabajan en el área de operaciones, la cual se tomó como cantidad de muestra que tiene las particularidades necesarias para esta investigación.

Baptista P. (2014). Son pequeños componentes que afectan al total de las características de se denomina población, queriendo que este grupo se parezca al total de los habitantes (p. 175).

2.3.3. MUESTRA

El modelo es estocástico al azar simple, definido por Otzen, T y Manterola, C. (2017). Son todas las personas que integran el poblado, ellos tienen la similitud de ocasión de ser parte del modelo. Se refiere que la certeza que escoja a un individuo de análisis “x” es autónomo al azar que efectúa a los demás individuos que son parte de los habitantes. (p.228).

Se empleó el siguiente patrón para la cuenta de esta prueba:

$$N = \frac{N * Z^2 p * q}{d^2 * (N - 1) + Z^2 p * q}$$

	Nivel de confiabilidad	95%
N=	Total unidades de muestreo	32
Z ² =	Valor de distribución	1.96
p=	Proporción de aceptación	50%
q=	Porcentaje de no aceptación	50%
d=	Margen de error	5%

$$n = \frac{(32)(1.96)^2(0.5)(0.5)}{(0.05)^2(32-1)+(1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

N: 30

La técnica efectuada facilita el general de paradigma para la debida indagación, integrada por 30 operativos del área de operaciones de la compañía OCR Cargo S.A.C.

2.4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS, VALIDEZ Y CONFIABILIDAD

2.4.1. TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS

El método empleado en la indagación fue un sondeo, en el cual las preguntas son en relación a la productividad y su enlace con la gestión de transporte internacional en la organización OCR Cargo S.AC.

Para Staunton, Itzel y Walker. (2014). Denomina encuesta a reunir datos entrevistando a la gente. (p.50).

2.4.2. INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

La herramienta de encuesta efectuada en este análisis fue un **Cuestionario**, hecho al modelo de muestra para lograr el espacio de vista con vínculo a la búsqueda.

Arias (2014), explica los métodos de recopilación de datos que son las diversas formas de lograr comunicación (pp.53).

La herramienta de análisis tiene veinte interrogantes; diez con la variable uno “Gestión de transporte internacional” y las demás diez son por la variable dos “Competitividad”, el formulario es realizado por el campo de operacional de la compañía OCR Cargo S.A.C – Lima, 2019.

2.4.3 VALIDEZ

Según Hernández. (2014). La proporción de la autenticidad consta de un Calculo de las variables que se van a evaluar. (p. 200).

El elemento utilizado en la investigación fue sujeto a criterio de un profesional, con relación a la Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela Profesional de Negocios Internacionales de la Universidad César Vallejo - Filial Callao, los cuales fueron:

- a) Dr. León Espinoza, Lessner Augusto
- b) Mg. Otárola Chavez, Maribel Juliana
- c) Mg. Andrades Sosa, José Ignacio

2.4.4. CONFIABILIDAD

Hernández. (2014). dice que es el nivel de igualdad se adquiere al utilizarlo en más de una ocasión al semejante fenómeno. (p.200).

Empleando el Alfa de Cronbach para exponer la autenticidad de la prueba, dominándolos a estudio en el SPSS 24, el cual fue vinculado a la muestra, que fueron hechas a 30 personas que figuran en planilla en la organización OCR Cargo S.A.C, realizando solo 20 cuestionarios.

Tabla 03: Interpretación del coeficiente de alfa de c.

coeficiente	Relación
0	Nula Confiabilidad
0.7	Aceptable Confiabilidad
0.9	Elevada Confiabilidad
1	Máxima Confiabilidad

La autenticidad de las preguntas se efectuó con el Alfa de Cronbach poniendo los resultados el casuístico SPSS 24, hechas al modelo piloto, que son 30 que trabajan en la empresa OCR Cargo S.A.C, realizándose 20 interrogantes.

TABLA N°4: ESTADÍSTICA DE FIABILIDAD DE LA VARIABLE 1 “GESTIÓN DE TRANSPORTE INTERNACIONAL”

ESTADÍSTICA DE FIABILIDAD

Alfa de Cronbach	Nº de elementos
,902	10

En la tabla N° 4, el casuístico de confiabilidad de la variable 1 “Gestión de Transporte Internacional” nos muestra una proporción muy alto, con un valor de 0.902. Por lo tanto,

el grado de autenticidad de la herramienta y de los artículos a tomar en cuenta que son elevados.

**TABLA N°5: ESTADÍSTICA DE FIABILIDAD DE LA VARIABLE 2
“COMPETITIVIDAD”**

ESTADÍSTICA DE FIABILIDAD

Alfa de Cronbach	Nº de elementos
,902	10

En la tabla Nª 5, el casuístico de confiabilidad de la variable 2 “Competitividad” nos muestra una proporción elevado, con un mérito de 0.902. Por lo tanto, el grado de autenticidad del instrumento y de los ítems se considera muy alto.

**TABLA N°6: ESTADÍSTICA DE FIABILIDAD DE LA VARIABLE 1 Y
VARIABLE 2**

ESTADÍSTICA DE FIABILIDAD

Alfa de Cronbach	Nº de elementos
0,947	20

En la tabla Nª 6, el estadístico de fiabilidad de las dos variables nos muestra una proporción elevada, con un mérito de 0.947. El grado de autenticidad de la herramienta y de los artículos en total es muy elevados.

2.5. MÉTODOS DE ANÁLISIS DE DATOS

El análisis se realizó con el plan de casuística SPSS 2.4. Mediante este, se usó el Alfa de Cronbach para la fiabilidad de la herramienta y el criterio del experto para su efectividad.

2.6. ASPECTOS ÉTICOS

Continuando con normas de principio y protección, se tiene en consideración los aspectos siguientes:

Información valida: no hubo manipulación en las respuestas dadas.

Valor social: ninguna de las personas en la presente encuesta fueron contra su voluntad para su realización, fueron amigables al responder las preguntas

Propiedad intelectual: Toda la búsqueda presentada en el trabajo, lleva el sustento de autores en el contenido.

III. RESULTADOS

3.1 Análisis Descriptivo

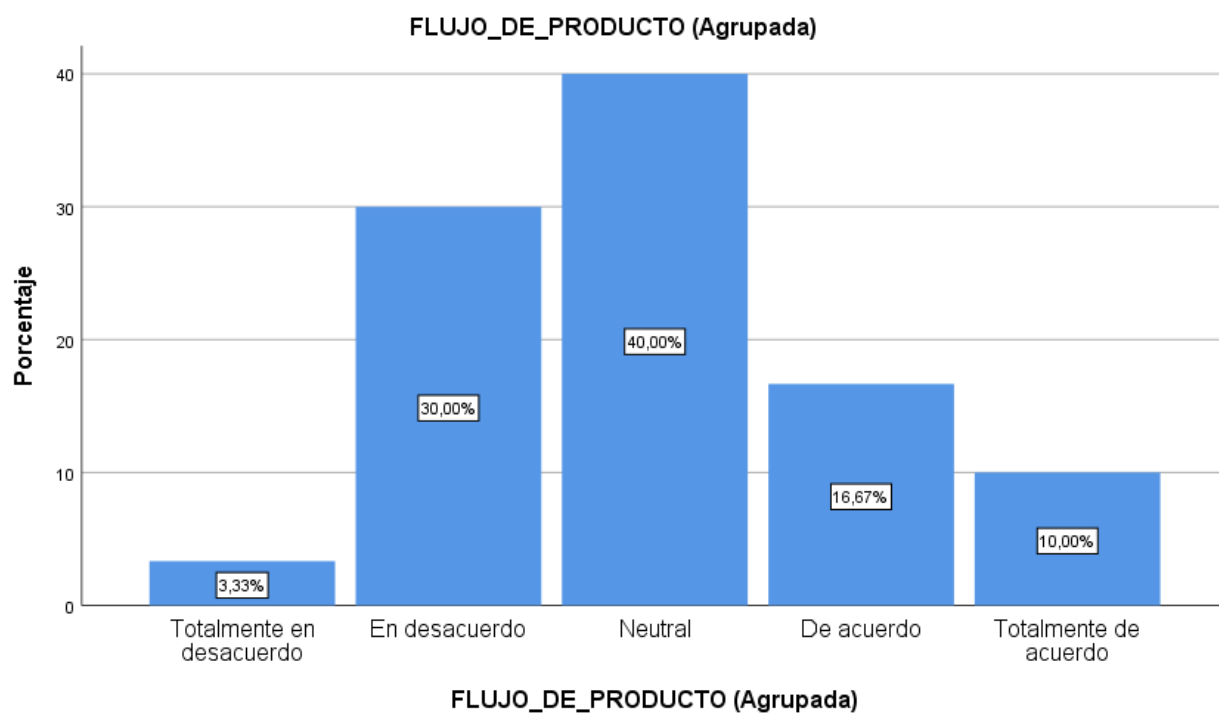
3.1.1 Resultado de dimensiones

VARIABLE 1: Gestión de transporte internacional

Tabla 7: DIMENSIÓN FLUJO DE PRODUCTO

FLUJO_DE_PRODUCTO (Agrupada)					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	1	3,3	3,3	3,3
	En desacuerdo	9	30,0	30,0	33,3
	Neutral	12	40,0	40,0	73,3
	De acuerdo	5	16,7	16,7	90,0
	Totalmente de acuerdo	3	10,0	10,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Gráfico 7: Dimensión 1 (Agrupada)



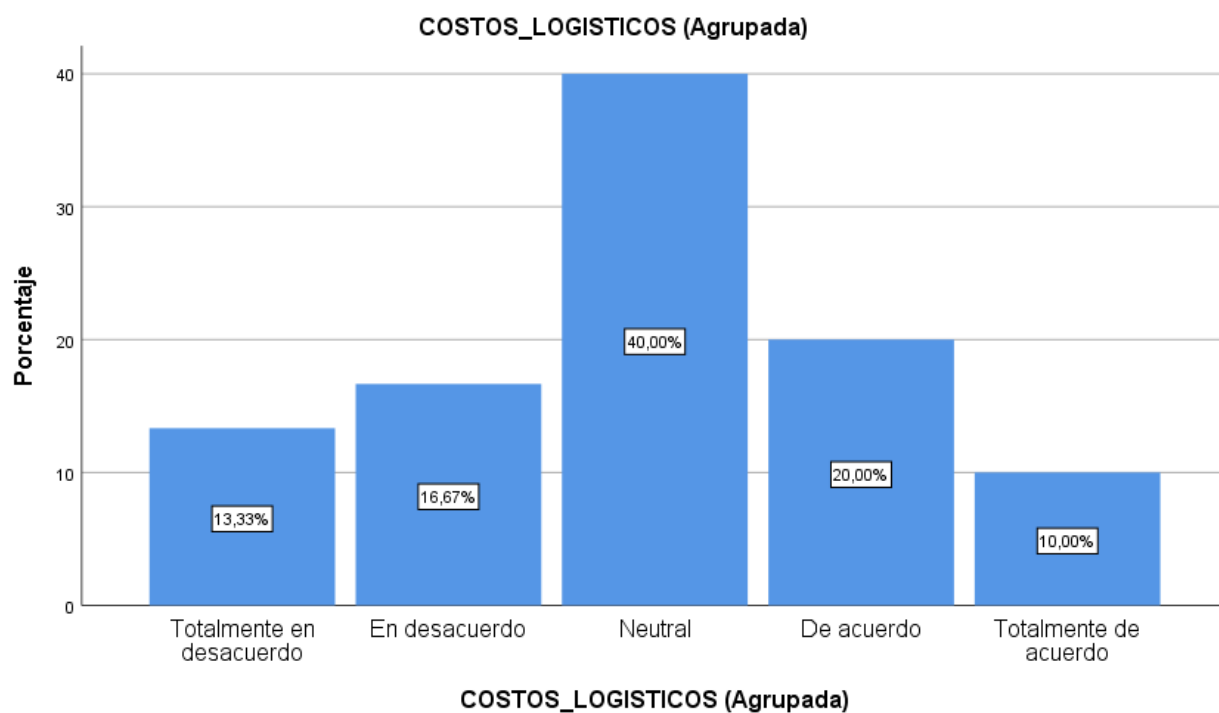
Interpretación

En los resultados, podemos ver un 40,00 % de la muestra, constituido en base a los obreros, genera que no están ni de acuerdo ni en desacuerdo en la organización de procesos del flujo de producto, mientras que el 3.33% respondieron que están totalmente de acuerdo con la organización de procesos que se emplean para los flujos de producto.

Tabla 8: DIMENSIÓN COSTOS LOGÍSTICOS

		COSTOS_LOGÍSTICOS (Agrupada)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	4	13,3	13,3	13,3
	En desacuerdo	5	16,7	16,7	30,0
	Neutral	12	40,0	40,0	70,0
	De acuerdo	6	20,0	20,0	90,0
	Totalmente de acuerdo	3	10,0	10,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Gráfico 8: Dimensión Costos logísticos



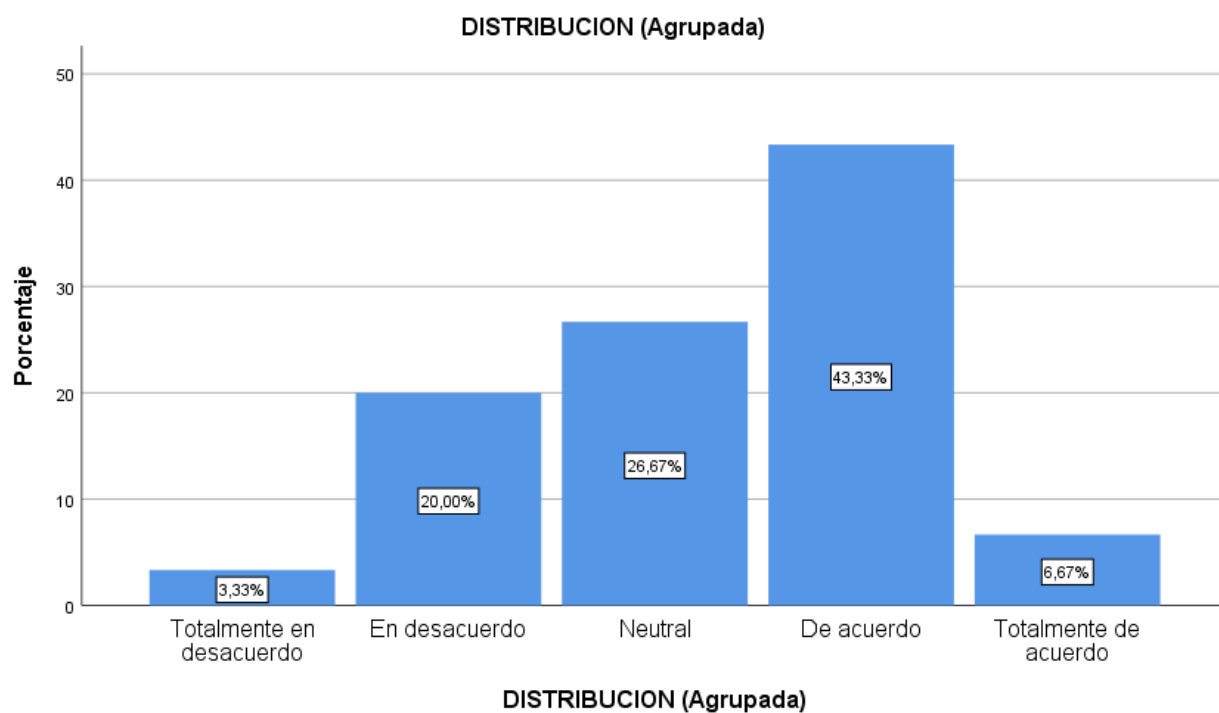
Interpretación

Se aprecia la información que el 40,00 % del modelo, compuesta por los trabajadores, respondió que no están ni de acuerdo ni en desacuerdo en los procesos de los costos logísticos, mientras que el 10,00% respondieron que está totalmente de acuerdo al momento que se efectúan los costos logísticos.

Tabla 9: DIMENSIÓN DISTRIBUCIÓN

		DISTRIBUCIÓN (Agrupada)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	1	3,3	3,3	3,3
	En desacuerdo	6	20,0	20,0	23,3
	Neutral	8	26,7	26,7	50,0
	De acuerdo	13	43,3	43,3	93,3
	Totalmente de acuerdo	2	6,7	6,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Gráfico 9: Dimensión Distribución



Interpretación

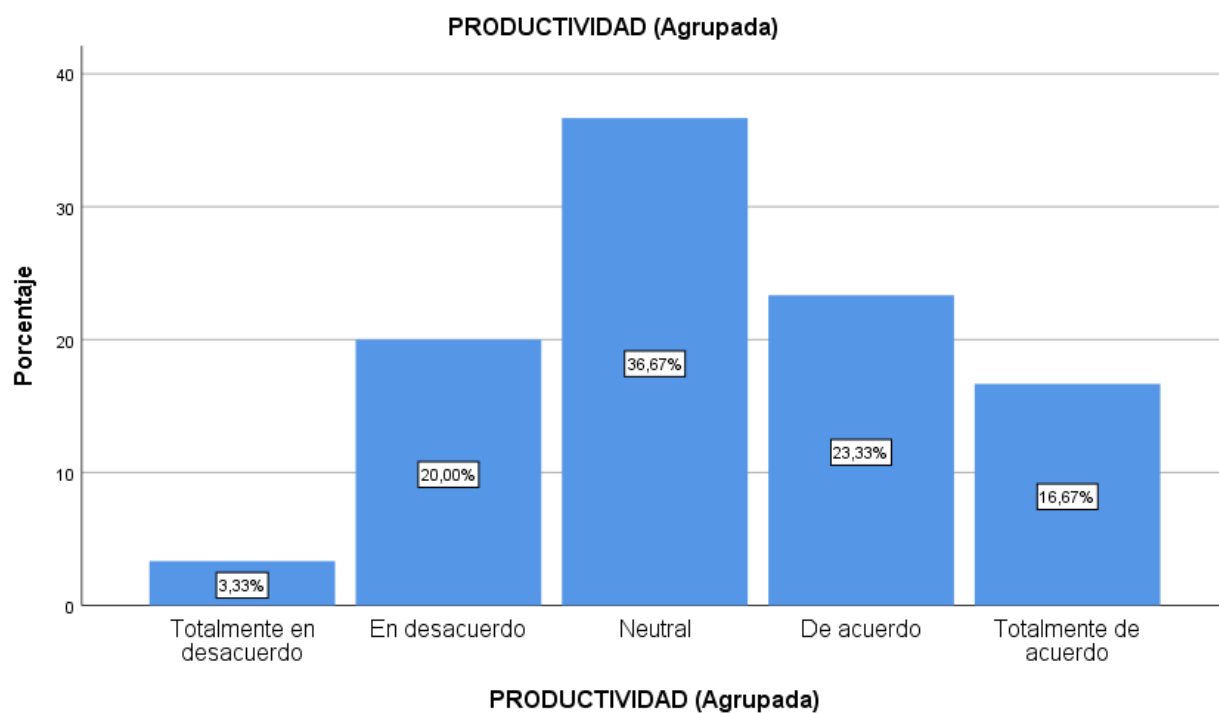
En los resultados, se ve un 43,33 % de la muestra, constituidos por los obreros, respondió que está de acuerdo con la capacidad de distribución de transporte, mientras que el 3,33% respondieron que está totalmente en desacuerdo en las medidas de distribución

VARIABLE 2: Competitividad

Tabla 10: DIMENSIÓN PRODUCTIVIDAD

PRODUCTIVIDAD (Agrupada)		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	1	3,3	3,3	3,3
	En desacuerdo	6	20,0	20,0	23,3
	Neutral	11	36,7	36,7	60,0
	De acuerdo	7	23,3	23,3	83,3
	Totalmente de acuerdo	5	16,7	16,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Gráfico 10: Dimensión Productividad



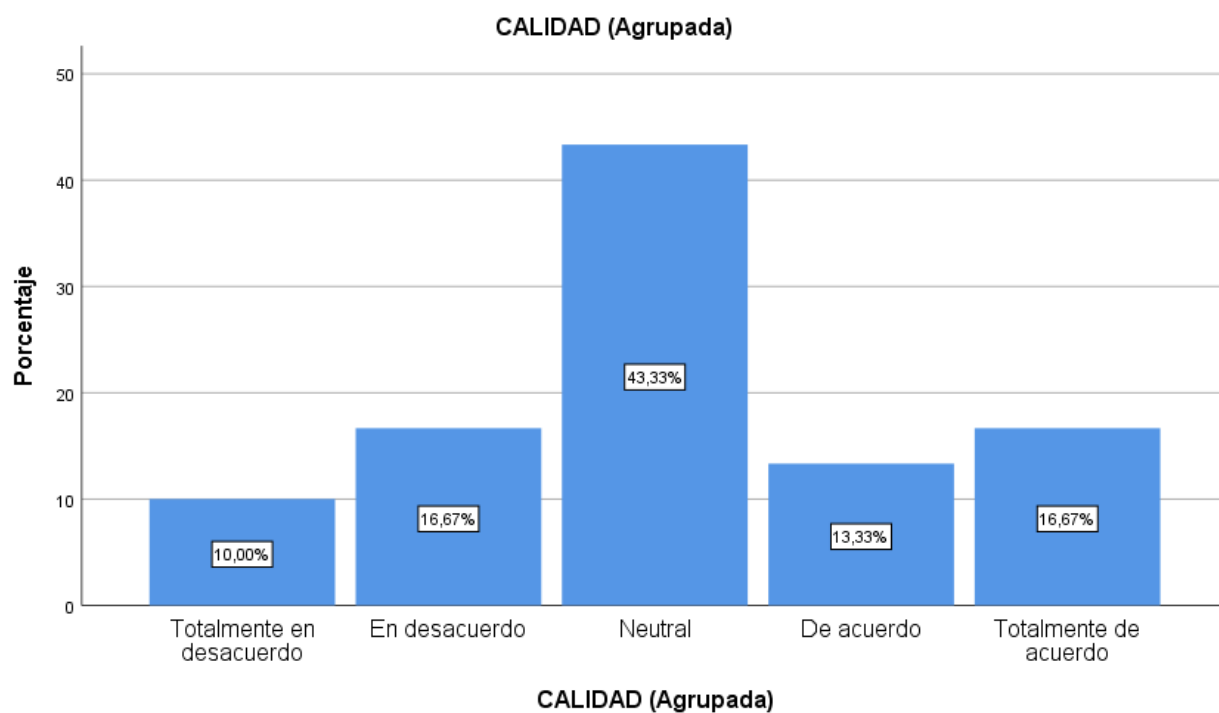
Interpretación

En los resultados, hay un 36,67% de la muestra, constituido por los empleados, respondió que no están en desacuerdo ni de acuerdo con la capacidad de productividad, mientras que el 3,33 % contestaron que están totalmente en desacuerdo con la productividad en la compañía.

Tabla 11: DIMENSIÓN CALIDAD

		CALIDAD (Agrupada)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	3	10,0	10,0	10,0
	En desacuerdo	5	16,7	16,7	26,7
	Neutral	13	43,3	43,3	70,0
	De acuerdo	4	13,3	13,3	83,3
	Totalmente de acuerdo	5	16,7	16,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Gráfico 11: Dimisión calidad



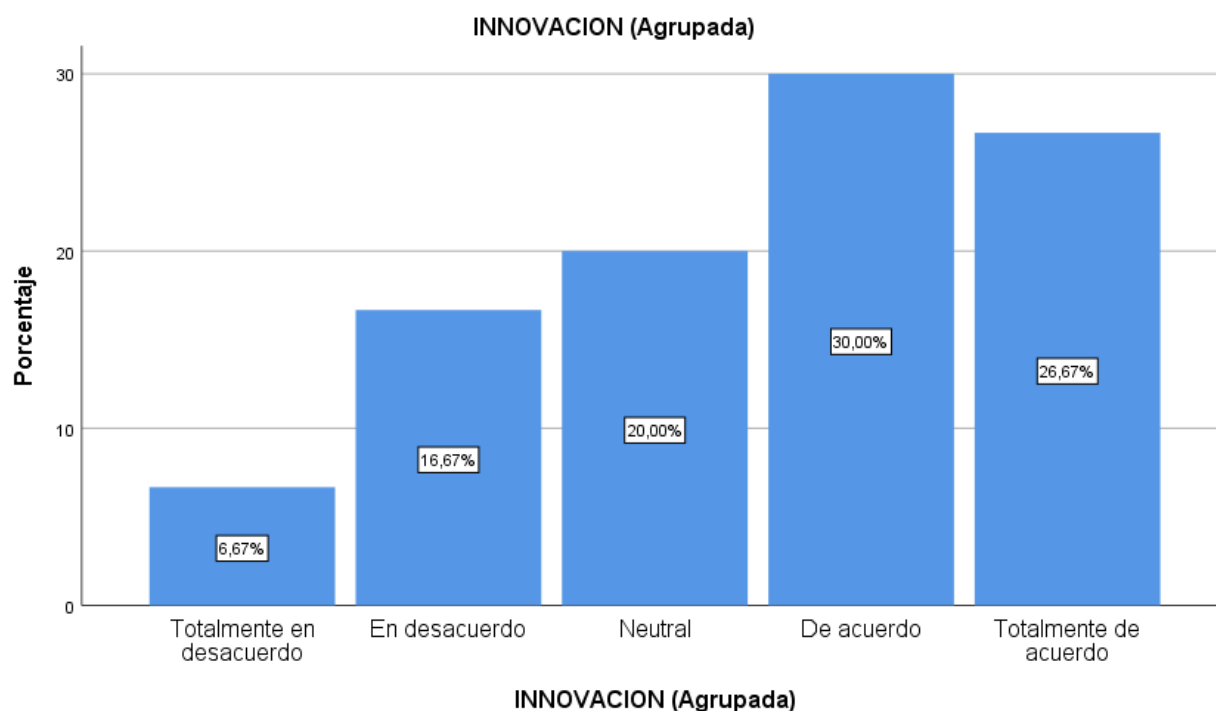
Interpretación

En los resultados, un 43,33 % de la muestra, constituido por los empleados, respondió que no están ni de acuerdo ni en desacuerdo con los servicios de calidad de la empresa, mientras que el 10,00% contestaron que están en totalmente en desacuerdo con los servicios de calidad de la empresa.

Tabla 12: DIMENSIÓN INNOVACIÓN

		INNOVACIÓN (Agrupada)			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	2	6,7	6,7	6,7
	En desacuerdo	5	16,7	16,7	23,3
	Neutral	6	20,0	20,0	43,3
	De acuerdo	9	30,0	30,0	73,3
	Totalmente de acuerdo	8	26,7	26,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Gráfico 12: Dimensión innovación



Interpretación

En los resultados, un 30,00 % de la muestra, constituida por los empleados, respondió que están de acuerdo con la innovación de procesos en la empresa, mientras que el 6.67% contestaron que están totalmente en desacuerdo con la innovación de procesos en la empresa.

3.2 Contratación y correlación de hipótesis

La finalidad del proyecto la contratación de teoría se llevó a fin mediante el estudio de regularidad, seguidamente aplicamos el Rho de Spearman para notar el punto de relación que se tiene la variable uno y la variable dos. Lo próximo fue ejecutar la Rho de Spearman para lograr evidenciar si se acepta la suposición nula o la suposición de indagación. Según Hernández (2014), la Rho de Spearman expresada como r_s , se utiliza para hallar la relación entre variables, cuando estas tienen un valor ordinal, de modo que los exámenes de los datos puedan ser ordenados por rangos. Se utiliza cuando la graduación de cálculo es “Escala de Lickert”.

Interpretación del coeficiente de correlación rho de Spearman

Coeficiente	Tipo de Correlación
- < 0.8 a 1]	correlación negativa muy alta o muy fuerte
- <0.6- 0.8]	correlación negativa Alta o Fuerte
- <0.4- 0.6]	correlación negativa Moderada
- <0.2- 0.4]	correlación negativa Baja o débil
- [0- 0.2]	correlación negativa Muy baja o muy débil
0.00	No existe correlación alguna entre variables
[0-0.2]	Muy baja o muy débil
<0.2- 0.4]	Baja o débil
<0.4- 0.6]	Moderada
<0.6 - 0.8]	Alta o Fuerte
<0.8 a 1]	Muy alta o muy fuerte

Prueba de normalidad

- **Declaración de hipótesis.**

H0: las puntuaciones de los datos tienen distribución normal

H1: las puntuaciones de datos difieren de la distribución normal

- **Establecimiento del nivel de significancia.**

El nivel de significancia determinada será del 5%

- El valor de la prueba.

Tabla 13: GESTIÓN DE TRANSPORTE Y COMPETITIVIDAD

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
GESTIÓN_DE_TRANSPORT E_INTERNACIONAL	,191	30	,007	,892	30	,003
COMPETITIVIDAD	,208	30	,002	,912	30	,002

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración propia

El gráfico examinamos la cifra de modelo es <50 por consiguiente se hará Shapiro - Wilk mostrando una equivalencia de 0892 en la primera variable y la segunda 0.912.

- **Comparación del valor P**

$$\text{Valor } p = 0.000 < \alpha = 0.05$$

- **Decisión.**

Debido a los resultados obtenidos. Podemos finalizar diciendo que se rehúsa a utilizar la H0 y se acepta la H1. Ya que la significancia salió mínima a 0.05, mostrando puntuaciones difieren del reparto estándar y luego se utilizará la Prueba RHO DE SPEARMAN.

Tabla 14: FLUJO DE PRODUCTO Y COMPETITIVIDAD

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
FLUJO_DE_PRODUCTO	,233	30	,000	,895	30	,004
COMPETITIVIDAD	,208	30	,002	,974	30	,002

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

La Investigación de Regularidad de Shapiro-Wilk evidencia que las variables en resumen tienen una distribución mínima a 0.05 que es el valor de significancia, por lo tanto, el actual estudio no tiene una proporción estándar.

Tabla 15: COSTOS LOGÍSTICOS Y COMPETITIVIDAD

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
COSTOS_LOGÍSTICOS	,211	30	,001	,890	30	,004
COMPETITIVIDAD	,208	30	,002	,912	30	,002

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

La Investigación de Regularidad de Shapiro-Wilk evidencia que las variables en resumen tienen una proporción mínimo a 0.05 que es el valor de significancia, por lo tanto, el actual estudio no tiene una proporción estándar.

Tabla 16: DISTRIBUCIÓN Y COMPETITIVIDAD

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
DISTRIBUCIÓN	,261	30	,000	,884	30	,003
COMPETITIVIDAD	,208	30	,002	,912	30	,002

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

La Investigación de Regularidad de Shapiro-Wilk evidencia que las variables en resumen tienen una proporción mínimo a 0.05 que es el valor de significancia, por lo tanto, el actual estudio no tiene una proporción estándar.

Tabla 17: CORRELACIONES DE VARIABLES HIPÓTESIS GENERAL

Correlaciones			GESTIÓN_DE_TRANSPORTE_INTERNACIONAL	COMPETITIVIDAD
Rho de Spearman	GESTIÓN_DE_TRANSPORTE _INTERNACIONAL	Coefficiente de correlación	1,000	,865**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	30	30
	COMPETITIVIDAD	Coefficiente de correlación	,865**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	30	30

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

Considerando que:

- ✓ Sig. < 0.05, se rechaza la H_0 .
- ✓ Sig. > 0.05, no se rechaza la H_0 .

Interpretación:

Viendo la importancia hallada de 0,000 es mínimo que la importancia de operaciones establecidas de 0,05 se rehusó a usar la inferencia nula y tomó la inferencia de indagación mostrando que la gestión de transporte internacional si se complementa relevantemente con la competitividad en la compañía OCR Cargo S.A.C, San Miguel -2019. Porque en las variables hay una correlación de 86.5%, lo que señala una correlación muy potente según Hernández et al. (2014, p. 305).

3.3 Prueba de Hipótesis

3.3.1 Hipótesis General:

La gestión de transporte internacional se relaciona con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.

Hipótesis Nula (H0):

La gestión de transporte internacional no se conecta con la competitividad en la compañía OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.

Hipótesis de Investigación (H1):

La gestión de transporte internacional si se conecta con la competitividad en la compañía OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.

CORRELACIÓN

Variable 1: GESTIÓN DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

Variable 2: COMPETITIVIDAD

Tabla 18: CORRELACIONES DE VARIABLE DE HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

Correlaciones			FLUJO_DE_PRO DUCTO	COMPETITIVID AD
Rho de Spearman	FLUJO_DE_PRODUCTO	Coefficiente de correlación	1,000	,850**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	30	30
	COMPETITIVIDAD	Coefficiente de correlación	,850**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	30	30

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

Tomando que:

- ✓ Sig. < 0.05, se rechaza la H_0 .
- ✓ Sig. > 0.05, no se rechaza la H_0

Interpretación:

En consecuencia, a la información, se rehusó utilizar la evidencia nula y se tomó la hipótesis de indagación enseñando que el flujo de producto si guarda conexión relevante con la competitividad en la compañía OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019. con respecto a las variables existió una correlación de 85.0%, lo cual indica una correlación muy fuerte según Hernández et al. (2014, p. 305).

3.3.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICA 1:

El flujo de producto se relaciona con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.

Hipótesis Nula (H0):

Los flujos de producto no se relacionan con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.

Hipótesis de Investigación (H1):

El flujo de producto si se relacionan con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019

Tabla 19: CORRELACIONES DE VARIABLES DE HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

Correlaciones			COSTOS_LOGÍSTICOS	COMPETITIVIDAD
Rho de Spearman	COSTOS_LOGÍSTICOS (Agrupada)	Coefficiente de correlación	1,000	,811**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	30	30
	COMPETITIVIDAD (Agrupada)	Coefficiente de correlación	,811**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	30	30

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

Tomando que:

- ✓ Sig. < 0.05, se rechaza la H_0 .
- ✓ Sig. > 0.05, no se rechaza la H_0 .

Interpretación:

En consecuencia, a la información, se rehusó utilizar la evidencia nula y se tomó la hipótesis de indagación enseñando que los costos logísticos guardan conexión relevante con la competitividad en la compañía OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019. con respecto a las variables existió una correlación de 81.1%, lo cual indica una correlación muy alta según Hernández et al. (2014, p. 305).

3.3.3 HIPÓTESIS ESPECÍFICA 2:

Los costos logísticos se relacionan con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.

Hipótesis Nula (H_0):

Los costos logísticos no se relacionan con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.

Hipótesis de Investigación (H_1):

Los costos logísticos si se relacionan con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.

Tabla 20: CORRELACIONES DE VARIABLES DE HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

Correlaciones			DISTRIBUCIÓN	COMPETITIVIDAD
Rho de Spearman	DISTRIBUCIÓN	Coeficiente de correlación	1,000	,705**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	30	30
	COMPETITIVIDAD	Coeficiente de correlación	,705**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	30	30

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Elaboración propia

Tomando que:

- ✓ Sig. < 0.05, se rechaza la H_0 .
- ✓ Sig. > 0.05, no se rechaza la H_0 .

Interpretación:

En consecuencia, a la información, se rehusó utilizar la evidencia inepta y se tomó la hipótesis de indagación enseñando que La distribución guarda conexión relevante con la competitividad en la compañía OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019. con respecto a las variables existió una correlación de 70.5%, lo cual indica una correlación fuerte según Hernández et al. (2014, p. 305).

3.3.4 HIPÓTESIS ESPECÍFICA 3:

La distribución guarda relación con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.

Hipótesis Nula (H_0):

La distribución no se guarda una conexión con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019

Hipótesis de Investigación (H_1):

La distribución si se relaciona con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel – 2019

IV. DISCUSIÓN

Gracias a la información obtenidos en este análisis, el cual se indagó la conexión entre “Gestión de transporte internacional y la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C– san miguel, 2019”, por lo que se efectuó un sondeo a los 30 operativos del área de operaciones. Del análisis se llegó a establecer lo subsiguiente:

4.1. Hipótesis y Objetivo General

Se obtuvo como finalidad total concreta si se relaciona la gestión de transporte internacional con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C – San Miguel - 2019.

Acorde a la evaluación de los operativos que en su mayor totalidad señalan que se encuentra una conexión entre ambas variables y la información encontrada en el análisis de Spearman con un intelecto de correlación de $Rho=0,86.5$, obteniendo una correlación muy fuerte, con un valor de significancia (bilateral) de 0,000 el semejante que es

Mínimo a 0.05, no se toma la hipótesis nula y se toma la hipótesis de la indagación lo que nos muestra que hay conexión entre la gestión de transporte internacional con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C – San Miguel – 2019.

Dichos resultados son coherentes con el análisis de estudio de Damazo (2017) en su investigación nombrada “La Internacionalización y su relación con la Competitividad de las Agencias de Carga Internacional”. En la muestra de Spearman se tuvo un $Rho=0,84.1$, generando una correlación afirmativa media, con un valor de importancia (sinalagmática) de 0.000 el semejante que es menos a 0.05. Por lo que concluye que, estos operadores son facilitadores en el comercio, por lo cual es importante de lograr contactarse a todos a través de un método completo, y lograr minimizar los tiempos de ordenamiento y documentación con el objetivo de ofrecer un servicio de calidad minimizando tiempo y costos. Se contrasto con éste trabajo ya que se obtuvieron resultados estadísticos similares según el Rho de Spearman aplicado, al mismo tiempo que en el trabajo de investigación se concluyó que si los procesos de internacionalización realizados en la empresa, son adecuados, y no afectaran la competitividad.

Asimismo, Rúa, D. (2014). Nos dice que:

La gestión de transporte internacional es una unidad estandarizada que está asociada a la innovación tecnológica para la mejor revolución en el transporte, debido a sus diversas ventajas en forma de reducción de coste y tiempo en el transporte, procesos de carga y descarga. (p.19).

En función a este análisis con estos resultados generados en el sondeo efectuado a los operativos de la compañía OCR Cargo S.A.C, SAN MIGUEL; tal cómo definió Rúa, D. la

gestión de transporte internacional asocia a lo que es una ventaja de minimizar el tiempo y costos en el proceso de transporte.

Por lo que esta investigación se puede mostrar la química entre los factores mencionados por dicho autor que tiene la finalidad de explicarnos lo importante que es reducir los costos y el tiempo empleado para optimiza y hacer crecer el trasporte físico de mercaderías, que proporcionara una mejor afluencia de servicios.

4.2.Hipótesis y Objetivo Específico 1:

Se obtuvo como finalidad específica concretar si se relaciona los flujos de producto y la competitividad de la compañía OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019. De acuerdo a la evaluación de los operativos que en su totalidad señalaron que se encuentra una conexión de las dos variables, la información encontrada en el análisis de Spearman con un intelecto de correlación de $Rho=0,850$, obteniendo una correlación muy fuerte, con un valor de importante (sinalagmático) de $0,000$ el semejante que es el semejante que es mínimo a 0.05 , no se toma la hipótesis nula y se toma la hipótesis de la indagación lo que nos muestra que hay conexión entre los flujos de producto y la competitividad de la compañía OCR Cargo S.A.C, San Miguel – 2019.

Dichas informaciones son relevantes con el desarrollo del análisis de Matos (2018) en su tesis nombrada “Factores intangibles que influyen en la competitividad de las agencias de carga internacional en la provincia constitucional del callao”. Según la prueba de Spearman se obtuvo un $Rho=0,866$, generando una correlación positiva muy fuerte, con un valor de significancia (bilateral) de 0.000 el semejante que es mínimo a 0.05 . Se concluyó que según a los resultados obtenidos en esta investigación nos muestra como el porcentaje de relación ya mencionado que nos dice que implementando este factor intangible como es el caso de las características del producto se logra mejorar la ventaja competitiva de la empresa. Se contrasto con éste trabajo ya que se obtuvieron resultados estadísticos similares según el Rho de Spearman aplicado, al mismo tiempo que en el trabajo de investigación se concluyó que si los procesos operacionales están relacionados con la competitiva

Según López, H. (2014) define:

Se denomina al proceso continuo en el cual, el flujo de producto sigue un patrón de secuencia de operaciones que viene fijadas por las características del producto (p.40).

En función a este análisis con estos resultados generados en el sondeo efectuada a los operativos de la empresa OCR Cargo S.A.C. San Miguel. Como lo explica López, para ser competitivo se debe entender las características del producto para poder tener una mejor gestión en el proceso de operaciones, el cual nos ayudara a favorecer el servicio brindado por la empresa y hacer frente a las empresas rivales.

Teniendo en cuenta el análisis de esta investigación podemos comprender que es necesario entender las dimensiones del producto o servicio que se quiera dar, para poder tener una mejor estrategia en cuanto superar por mucho a las empresas rivales.

4.3. Hipótesis y Objetivo Específico 2

Se obtuvo como finalidad específica concretar si los costos logísticos se relacionan con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019. Conforme a la evaluación de los operativos que en su totalidad señalaron que se encuentra una conexión de ambas variables la información encontrada en el análisis de Spearman con un intelecto de correlación de $Rho=0,811$, obteniendo una correlación muy fuerte, con un valor de importancia (sinalagmática) de 0,000 el semejante que es el semejante que es mínimo a 0.05, no se toma la hipótesis nula y se toma la hipótesis de la indagación lo que nos muestra que hay conexión entre los costos logísticos y la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel- 2019.

Dichas informaciones son relevantes con el desarrollo del análisis de Lupa (2016). En su investigación sobre “Estructura de costos en empresas de transporte de tercerización de carga pesada en la toma de decisiones caso: transportes leo – MAX D.R.L”. Según la prueba de Spearman se obtuvo un $Rho=0,841$, generando una correlación afirmativa muy fuerte, con un valor de importancia (sinalagmática) de 0.01 el igual que es menos a 0.05. Concluye que existe una relación entre los costos estructurados y el transporte de carga pesada. Se contrasto con éste trabajo ya que se obtuvieron resultados estadísticos similares según la Rho de Spearman aplicada que nos enseña el nivel de correlación de 0.84, al mismo tiempo que en

el trabajo de investigación se concluyó que los costos están estructurados al tipo de transporte que se emplea.

Así mismo Portal, C. (2014) nos dice que:

Son los costos que se realizan mediante el proceso logístico y está vinculado con la eficiencia y eficacia del proceso en mención. (p.4).

En función a este análisis con estos resultados generados en el sondeo efectuado a los operativos de la compañía OCR Cargo S.A.C, San Miguel, depende del proceso efectuado en la logística, el cual ayudara a perfeccionar un mejor desarrollo en el proceso interno de la empresa.

En función a la presente investigación es de suma importancia contar con los procesos de coste bien organizados para poder lograr una mejora eficiente y eficaz en dicha herramienta que potenciara a la empresa, poniéndola muy competitiva para llegar a su máximo desarrollo.

4.4.Hipótesis y Objetivo Específico 3

Se obtuvo como finalidad específica concretar si la distribución se relaciona con la competitividad en la compañía OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019. Conforme a la evaluación de los operativos que en su totalidad señalaron que se encuentra una conexión de ambas variables la información encontrada en el análisis de Spearman con un intelectual de correlación de $Rho=0,705$, obteniendo una correlación muy fuerte, con un valor de importancia (sinalagmática) de 0,000 el semejante que es el semejante que es mínimo a 0.05, no se toma la hipótesis que no va y se toma la hipótesis de la indagación lo que nos muestra que hay conexión entre la distribución y la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel – 2019.

Delgado, J. (2016). En su tesis sobre “Propuesta de distribución de planta para aumentar la productividad en una empresa metalmecánica en ate”. Según la prueba de Spearman se obtuvo un $Rho=0,782$, generando una correlación afirmativa considerable, con un valor de importancia (sinalagmática) de 0.01 el igual que es menos a 0.05. Concluyó que, si se tiene un patrón de secuencia de operaciones fijadas por las características del producto que genera buenas estrategias, la cual mejorará la calidad en la empresa haciéndola más competitiva

frente a los competidores. Se contrasto con éste trabajo ya que se obtuvieron resultados estadísticos similares según la Rho de Spearman aplicada, al mismo tiempo que en el trabajo de investigación. Se concluyó que la empresa es competitiva, ya que mejorar la productividad, competitividad e implementación de métodos simples y económicos teniendo resultados muy favorables.

Según Salvador, M. (2010) nos explica que:

Es el recorrido que se realiza para que los productos vayan desde un punto de inicio hasta un punto final (cliente final). La empresa decide el tipo y cantidad de canales que se efectuarán analizando las características del producto, capacidad de ventas y manejo de distribución (p. 45).

En función a este análisis con estos resultados generados en el sondeo efectuada a los operativos de la compañía OCR Cargo S.A.C, San Miguel, El tránsito es el comprometido de menear los productos terminados, materias primas e insumos, entre empresas y clientes que se encuentran dispersos geográficamente, y agrega importe a los productos transportados cuando estos son entregados a lugar, fuera de daños y en las cantidades requeridas.

V. CONCLUSIONES

Posteriormente a la información generada, se infieren los subsiguientes resúmenes de la investigación

Primero: la base general se concretó que, hay relación ya que se tuvo una correlación muy fuerte 86.5%, entre las dos variables. Esto nos indica que gestión de trasporte internacional con la competitividad desarrolla una herramienta principal para el crecimiento de la empresa OCR Cargo S.A.C. Se concluye que, un adecuado manejo de la variable gestión de transporte sobre la variable competitividad, nos permitirá tener un mejor control y manejo en el transporte peruano.

Segundo: Con respecto al objetivo específico 1 se determinó que, existe relación ya que se tuvo una correlación positiva muy fuerte de un 85.0% de los flujos de producto y la

competitividad, ya que para ser competitivos es fundamental planificar una estrategia en base a las características que requiera el producto, con lo cual podemos concluir que el flujo del producto tiene en cuenta las especificaciones y los objetivos importantes al momento de trasladar una mercancía, por lo cual es un factor importante para lograr un buen posicionamiento en los mercados competitivos.

Tercera: En relación al objetivo específico 2 se determinó que, existe relación ya que se tuvo una conexión indudable fuerte de un 81.1% de los costos logísticos y la competitividad, con lo cual podemos concluir que los costos logísticos involucran a la competitividad dentro de todas sus operaciones, de manera que se evidencia interés por la competencia de mercados en cuanto a los costos de las operaciones realizadas.

Cuarta: En relación al objetivo específico 3 se determinó que, existe relación ya que se tuvo una correlación positiva media de un 70.5% entre la distribución y la competitividad, con lo cual podemos concluir que la distribución involucra que los productos terminados, e insumos, entre empresas y clientes que se encuentran dispersos geográficamente, realizando las entregas a tiempo, sin daños y en las cantidades requeridas, por lo que realizar estas correctas funciones en menos tiempo incrementa el margen de competitividad en la empresa.

VI. RECOMENDACIONES:

Posteriormente al examinar la información generada por el análisis, se presentan las sucesivas sugerencias para la compañía OCR Cargo S.A.C – San Miguel, 2019.

Primero: Se recomienda tener una implementación en la gestión de transporte para ayudar a mejorar a la organización para que tenga un enfoque funcional, este puede ayudar a que la empresa alcance nuevos clientes con una oferta mayor y generar una mayor rentabilidad. Por lo que ayudaría a la empresa a poder sistematizar los procesos y dar muchas mejoras.

Segunda: Se recomienda que la empresa OCR Cargo S.A.C mejore la operación de sus procesos de manera que establezca un sistema estándar para la producción o incluya más tecnologías facilitando la obtención del transporte. De esa manera, se puede elevar el grado

de competitividad, la cualidad de la utilidad, reducir los tiempos del transporte y satisfacer adecuadamente la necesidad del cliente.

Tercera: Es recomendable que la empresa OCR Cargo S.A.C mejore en los tiempos de respuesta al realizar las operaciones de transporte, para poder desarrollar una cultura competitiva que ayude a darlos a conocer como una empresa que lucha con grandes empresas y que brinda diferentes tipos de soluciones y propuestas en relación al sector del servicio de que dedican

Cuarta: La empresa OCR CARGO S.A.C debe buscar las mejores alternativas al tratarse del transporte, ya que es un medio en el cual se está en constante mejora y es un rubro muy importante para el traslado de las mercancías físicas, el cual, representara la manera de gestión y desarrollo que puede tener la empresa frente a los demás competidores al realizar sus operaciones. Esto generará un mayor índice de clientes y notoriedad en dicho rubro si se realizan las gestiones apropiadas.

REFERNCIA

ARTÍCULOS CIENTÍFICOS

A., Roberts & T, Brown (2016). Impact of product characteristics and market conditions on contract type: use of fixed-price versus cost-reimbursement contracts in the u.s. department of defense. *Public Performance & Management Review*. 39 (2), 783–813. Recuperado de <http://eds.b.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=0&sid=3a238e13-c32e-46aa-9a1e-9552d1acac60%40sessionmgr102>

A., García (2016).” Cultura de servicio en la Optimización del servicio al cliente”. *Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales*. 18 (3) ,381-398. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/html/993/99346931003/>

A., Zamora y O., Pedraza. (2013).” El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior”. *Journal of Economics, Finance and Administrative Science*. 18(35), 108-118. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/3607/360733615007.pdf>

A, Leonid (2016). “Transportation costs and the great divergence”. *Cambridge University Press*. 20(1), 214-228. Recuperado de <https://search.proquest.com/docview/1752979616?accountid=37408>

Aguirre M., Abanto J., Gamboa I., Martínez R. y Matey J. (2006). La competitividad de las empresas industriales vascas: situación, perspectivas y factores determinantes. (Tesis de Investigación). Recuperado de https://www.ehu.eus/documents/3020595/3024903/Competitividad_empresas.pdf

Bonilla, E., Díaz, B., Kleeberg, F y Noriega, M. (2014). Mejora continua de los procesos. Lima: Fondo Editorial Universidad de Lima. Recuperado de: http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/31053/Chero_LGM.pdf?sequence=1&isAllowed=y

C., Alvarez, S., Aramburo y A., Hernandez. (2014).” A system approach to analyze the productivity of a Colombian gold mining process”. *Universidad de Antioquia*.6 (72), 173-185 .Recuperado de <https://search.proquest.com/docview/1614350098/fulltextPDF/A9E2B3EACA5E4A82PQ/2?accountid=37408>

C, Fong. (2017). Las teorías de la ventaja competitiva. *Ediciones de la Noche*. 2 (1), 29-78. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/317267799_Las_teorias_de_la_ventaja_competitiva

C., Ramirez y Ernesto.,E .(2016).”Economics.economic paradigms”. *Persona y Bioética; Chia*.17 (20), 175-191. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/1867822798/fulltextPDF/6477715EB66343F5PQ/1?accountid=37408>

C.,Nkiko y O., Ifeakachuku .(2017).” Value-added Service to Academic Library Users in 21st Century: Using Competitive Intelligence Approach”. *Library Philosophy and Practice; Lincoln*.100 (2), 0-1, 1-18. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/1969923952/fulltextPDF/764BEA07EC4522PQ/3?accountid=37408>

D, Alves, C, Botter y J, Ferreira. (2015). the logistics management in the sizing of the fleet of containers per ships in dedicated route- the use of computer simulation: a brazilian shipping. *Independent Journal of Management & Production*, 6, (3).730-757. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/1715642454?accountid=3740>

Damazo. (2017). La Internacionalización y su relación con la Competitividad de las Agencias de Carga Internacional. (Tesis de Investigación). Repuesto de: http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/USIL/2671/1/2017_Damazo_La_internacionalizacion_y_su_relacion.pdf

Delgado, J. (2016). Propuesta de distribución de planta para aumentar la productividad en una empresa metalmecánica en ate. (Tesis de investigación). Repuesto de: [ile:///C:/Users/chuaripata/Downloads/2016_Ospina_Propuestade_distribucion_de_planta.pdf](file:///C:/Users/chuaripata/Downloads/2016_Ospina_Propuestade_distribucion_de_planta.pdf)

Fernández, N y Alvarado, E. (2017). La competitividad de los operadores para optar el título de ingeniería en comercio exterior. (Tesis de investigación). Repuesto de [http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/16863/1/TESIS%20FINAL%20CARRIEL%20DELGADO%20\(6%20FEB%202017\).pdf](http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/16863/1/TESIS%20FINAL%20CARRIEL%20DELGADO%20(6%20FEB%202017).pdf)

Fernando, L. (2016). Diseño de un sistema de gestión de calidad (SGC) con la norma ISO 9001:2015 para el área de tecnología de la información de la universidad politécnica salesiana (tesis de titulación). Recuperado de https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/12043/1/UPS_CT005864.pdf

Figueroa, D. (2016). Distribución en planta (1ra.ed.). España: Ecoscient. Recuperado de: https://books.google.com.pe/books?id=7aRzy0JqTMC&pg=PA3&dq=distribucion+definicion&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwi88-b0t9bhAhWrY98KHYY_VDuYQ6AEIKDAA#v=onepage&q=distribucion%20definicion&f=false

G, Herrera (2018). Satisfacción laboral y la productividad de los trabajadores de la municipalidad provincial de Huaura. (Tesis de investigación). Recuperado de <file:///C:/Users/chuaripata/Downloads/TFCE-03-09.pdf>

Gamboa, D. (2016). El sector transporte de carga en Santander y sus retos frente a la competitividad del departamento. (Tesis de magister). Recuperado de <http://tangara.uis.edu.co/biblioweb/tesis/2016/163469.pdf>

González. (2016).” Transporte y logística”. *Transporte y Territorio*.5 (14) ,1-4. Recuperado de:file:///C:/Users/chriiss/Downloads/art%C3%ADculo_redalyc_333046307001.pdf

H,Brown (2014) “The Competition of Transportation Companies”. American Economic Association,4(4): 669-771. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/922411840?accountid=37408>

I, Castillo, D, Estolano, M, Berumen y J, Mendoza. (2014). El escenario de competencia de la Industria Gastronómica de Cancún basado en las cinco fuerzas de Porter. *El Periplo Sustentable*.10 (24), 67-97. Recuperado de: <https://www.coursehero.com/file/23994238/Dialnet-ElEscenarioDeCompetenciaDeLaIndustriaGastronomicaD-4195320pdf/>

I, Qadir y A, Ali (2017) Importance of Logistics Processes for Customer Service and Firm Performance: Evidence from Furniture Industry of Pakistan.*Belgrade*.22 (3), 27-36.Recuperado de:<https://search.proquest.com/docview/2135664202?accountid=37408>

J, Kazimirova, M, Busa y E, Puskas. (2015). STRUCTURE OF CORPORATE LOGISTIC COSTS. *The International Journal of Transport & Logistics*.15 (3), 1-11. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/1810275417?accountid=37408>

- J., Munera y A., Rodriguez. (2007). Estrategias de Marketing: un enfoque basado en el proceso de dirección. (1era.ed.) España: E sic Editorial. Recuperado de: https://books.google.com.pe/books?id=aj7wABSD7-MC&dq=posicionamiento+del+mercado+definicion&source=gbs_navlinks_s
- L., Souza, S., Santos y W., Garo. (2016).” Transportation modal choice in coolant importation through total costs minimization: a case study”. *Independent Journal of Management & Production*.5 (7). 714-728. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/1826920609?accountid=37408>
- Lozano, J. (2015). Análisis situacional de los operadores de carga en el puerto comercial de esmeralda. (Tesis de investigación). Repuesto de <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/448/1/LOZANO%20NICOLALDE%20JOSELIN%20ROSALBA.pdf>
- Lv, Pin y Ma, Chenz (2015) “Transportation Decision and Logistics Cost Analysis Based on Risk Sharing of Enterprises”;_ *Trans Tech Publications Ltd*.20(3),1924-1927. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/1667090146?accountid=37408>
- M., Jahre, A., Pazirandeh y L., Van Wassenhove. (2016).” Defining logistics preparedness: a framework and research agenda”. *Journal of Humanitarian Logistics and Supply Chain Management; Bingley*.3 (6), 372-398. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/1846271651/fulltextPDF/B5987AB4736F4DDFPQ/2?accountid=37408>
- Matos, G. (2018). Factores intangibles que influyen en la competitividad de las agencias de carga internacional en la provincia constitucional del callao. (Tesis de Investigación). Recuperado de: http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/_USIL/3827/1/2018_Matos-Valencia.pdf

- Moral., L. (2014). Logística del transporte y distribución de la carga. (1ra.ed.). Colombia: Eco e ediciones Ltda. Recuperado de: http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/USIL/3827/1/2018_Matos-Valencia.pdf
- M, Leite, S, Santos, G, Conceicao y J, Wagner. (2016). "Transportation modal choice in coolant importation through total costs minimization: a case study". *Independent Journal of Management & Production, I J M & P*, 7(5): 714-728. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/1826920609?accountid=37408>
- Porta, C. (2013,). *Costos logísticos: qué son, cuáles son y cómo minimizarlos*. Recuperado de <https://www.gestiopolis.com/costos-logisticos-que-son-cuales-son-y-como-minimizarlos/>
- Qin, Jin; He, Yuxin; Ni, Linglin. (2014). "quantitative evaluation method; transportation network efficiency; network component; importance value quantitative evaluation method; importance value". *Sustainability; Basel.12* (6), 8364- 8378. Recuperado de: https://search.proquest.com/docview/1645185131/fulltextPDF/AE20F_62129474_683PQ/1?accountid=37408
- Rubio, L. y Baz, V. (2015). El poder de la competitividad. Recuperado de <https://bit.ly/2BoNV0a>
- Salvador, M. (2010). *International Trade I*. (5.ª ed). México D.F., México: Limusa. T, Otzen y C, Manterola. (2017). Sampling Techniques on a Population Study. *Int. J. Morphol*, 35(1):227-232. Recuperado de: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>
- Schwarz-Díaz, M. (2016). Impacto de los costos logísticos en la competitividad de las cadenas de suministro agroexportadoras peruanas en el contexto del TLC Perú-EE. UU. al 2015. *Enfoque*, (2-3), 31-42

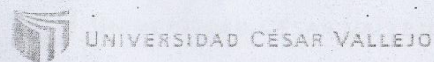
- S, Napolpong. (2015). "Determinants of Logistics Transportation System in Thai Automotive Service Parts Industry". *Society of Interdisciplinary Business Research*, 4(3):162-172. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/1702940375?accountid=37408>
- S., Xiaoqian, S., Wandelt y C. Xianbin. (2017). On Node Criticality in Air Transportation Networks. *Networks and Spatial Economics*, 17(3): 737-761. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/1947363378?accountid=37408>
- Talukder, M. (2014). *Managing Innovation Adoption*. (1ra.ed.). India: Routledge. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/2131104377/bookReader?accountid=37408>
- T, Otzen y C, Manterola. (2017). Sampling Techniques on a Population Study. *Int. J. Morphol*, 35(1):227-232. Recuperado de: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>

ANEXOS

ANEXO N°1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

Problemas	Hipótesis	Objetivos	Variables	Dimensión/ Indicadores	Metodología
<p>Problema General ¿Cómo se relaciona la gestión de transporte internacional y la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019?</p> <p>Problema Especifico ¿Cómo se relaciona el flujo del producto y la productividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019?</p> <p>¿Cómo se relaciona los costos logísticos y la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019?</p> <p>¿Cómo se relaciona la distribución y la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019?</p>	<p>Hipótesis General La gestión de transporte internacional se relaciona significativamente con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.</p> <p>Hipótesis Especifica El flujo del producto se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.</p> <p>El costo logístico se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.</p> <p>La distribución se relaciona significativamente con la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel -2019</p>	<p>Objetivo General Determinar cómo se relaciona la gestión de transporte internacional con la competitividad en la empresa OCR Cargo S.A.C – San Miguel - 2019.</p> <p>Objetivo Especifico Determinar cómo se relaciona los flujos de producto y la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C, San Miguel - 2019.</p> <p>Determinar cómo se relaciona los costos logísticos y la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C - San Miguel - 2019.</p> <p>Determinar cómo se relaciona la distribución y la competitividad de la empresa OCR Cargo S.A.C - San Miguel - 2019.</p>	<p>Gestión de transporte internacional</p> <p>Competitividad</p>	<p><u>Flujo de Producto</u> Secuencia de operaciones</p> <p><u>Costos Logísticos</u> Procesos logísticos Proceso eficiente</p> <p><u>Distribución</u> Características del producto Capacidad de venta</p> <p><u>Productividad</u> Capacidad productiva</p> <p>Calidad Servicio personalizado Valor agregado</p> <p><u>Innovación</u> Innovación de organización Innovación de proceso</p>	<p><u>Diseño de la Investigación</u> No experimental transversal</p> <p><u>Tipo de la Investigación</u> Aplicada</p> <p><u>Nivel de la investigación</u> Correlacional</p> <p><u>Población</u> 60 personas que están en planilla de la empresa OCR Cargo S.A. C posicionados en Lima San Miguel.</p> <p><u>Muestra</u> 30 operativos del área de operaciones de la compañía OCR Cargo S.A.C.</p> <p><u>Técnicas de procesamiento de la información</u> Programa estadístico SPSS 24</p>

ANEXO 02: VALIDACIÓN DEL EXPERTO N°01



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DE GESTIÓN DE TRASPORTE INTERNACIONAL

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
	DIMENSIÓN 1: FLUJO DE PRODUCTO	Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿Cree usted que la organización cuenta con el proceso adecuado que permite satisfacer las necesidades del cliente?	✓		✓		✓		
2	¿Está usted de acuerdo que la empresa brinde servicios para las diversas características que requieren los productos ?	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 2: COSTOS LOGÍSTICOS	Si	No	Si	No	Si	No	
3	¿Cree usted que los costos de transporte que brinda la empresa son competitivos?	✓		✓		✓		
4	¿Considera usted que según la ruta recorrida varia los precios del transporte ?	✓		✓		✓		
5	¿Cree usted que al optimizar los recursos empleados para el transporte internacional, ayude a la empresa a lograr sus objetivos ?	✓		✓		✓		
6	¿Considera usted que la empresa utiliza los procesos necesarios para lograr los costos de la organización ?	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 3: DISTRIBUCIÓN	Si	No	Si	No	Si	No	
7	¿Considera usted que la empresa debe realizar el servicio de distribución según al tamaño o tipo de producto solicitado?	✓		✓		✓		
8	¿Está usted de acuerdo que es importante que el cliente debe brindar la información específica de sus requerimientos para realizar una cotización adecuada?	✓		✓		✓		
9	¿Cree usted que el precio en el trasporte influya en la última decisión del cliente para contar con nuestros servicios ?	✓		✓		✓		
10	¿Está usted de acuerdo que la fidelidad del cliente se logra por el servicio que brinda la empresa?	✓		✓		✓		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [☒] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador, Dr/ Mg. Otarola Chavez Maribel Juliana DNI: 46103309

Especialidad del validador: Lic. Administración

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota: Suficiencia, se dio suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

20 de 06 del 2019

Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE COMPETITIVIDAD

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿considera usted que la labor de los trabajadores contribuye a la mejora de la empresa ?	✓		✓		✓		
2	¿cree usted que la organización es un factor importante en las operaciones de la empresa?	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 2: CALIDAD	Si	No	Si	No	Si	No	
3	¿Usted considera que los servicios que ofrece la empresa está acorde a las necesidades de cada cliente ?	✓		✓		✓		
4	¿Cree usted que la empresa le brinda una atención elaborada al cliente para solucionar sus diferentes requerimientos?	✓		✓		✓		
5	¿Está usted de acuerdo que la especialización del servicio aumenta la demanda de los clientes ?	✓		✓		✓		
6	¿Cree usted que la optimización en los tiempos de transporte mejoraría la diferenciación entre las otras empresas ?	✓		✓		✓		
	DIMENSIÓN 3: INNOVACIÓN	Si	No	Si	No	Si	No	
7	¿ Considera usted que la empresa debería implementar un sistema de rastreo para las entregas que realiza?	✓		✓		✓		
8	¿Cree usted que realizar una buena gestión en la organización le ayude a generar un nicho en el mercado ?	✓		✓		✓		
9	¿ Considera usted que la empresa se preocupa por innovar sus procesos operativos para competir en el mercado?	✓		✓		✓		
10	¿Está usted de acuerdo que la empresa debe utilizar los últimos sistemas modernos en el transporte?	✓		✓		✓		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [☒] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Dr. / Mgr. Ornela Chaves Maribel Juliana

DNI: 46103309

Especialidad del validador: Lic. Administración

20 de 06 del 2019

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto Informante.

ANEXO 03: VALIDACIÓN DEL EXPERTO N°02

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE COMPETITIVIDAD

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: PRODUCTIVIDAD								
1	¿considera usted que la labor de los trabajadores contribuye a la mejora de la empresa ?	/		/		/		
2	¿cree usted que la organización es un factor importante en las operaciones de la empresa?	/		/		/		
DIMENSIÓN 2: CALIDAD								
3	¿Usted considera que los servicios que ofrece la empresa está acorde a las necesidades de cada cliente ?	/		/		/		
4	¿Cree usted que la empresa le brinda una atención elaborada al cliente para solucionar sus diferentes requerimientos?	/		/		/		
5	¿Está usted de acuerdo que la especialización del servicio aumenta la demanda de los clientes ?	/		/		/		
6	¿Cree usted que la optimización en los tiempos de transporte mejoraría la diferenciación entre las otras empresas ?	/		/		/		
DIMENSIÓN 3: INNOVACIÓN								
7	¿ Considera usted que la empresa debería implementar un sistema de rastreo para las entregas que realiza?	/		/		/		
8	¿Cree usted que realizar una buena gestión en la organización le ayude a generar un nicho en el mercado ?	/		/		/		
9	¿ Considera usted que la empresa se preocupa por innovar sus procesos operativos para competir en el mercado?	/		/		/		
10	¿Está usted de acuerdo que la empresa debe utilizar los últimos sistemas modernos en el transporte?	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable ☒ Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Lessner Leon Espinoza / Mg: _____ DNI: 07725199

Especialidad del validador: Dr. Administración

19 de 06 del 20 19

[Firma]

Firma del Experto Informante.

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo
Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DE GESTIÓN DE TRASPORTE INTERNACIONAL

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
	DIMENSIÓN 1: FLUJO DE PRODUCTO	Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿Cree usted que la organización cuenta con el proceso adecuado que permite satisfacer las necesidades del cliente?	/		/		/		
2	¿Está usted de acuerdo que la empresa brinde servicios para las diversas características que requieren los productos ?	/		/		/		
	DIMENSIÓN 2: COSTOS LOGISTICOS	Si	No	Si	No	Si	No	
3	¿Cree usted que los costos de transporte que brinda la empresa son competitivos?	/		/		/		
4	¿Considera usted que según la ruta recorrida varia los precios del transporte ?	/		/		/		
5	¿Cree usted que al optimizar los recursos empleados para el transporte internacional, ayude a la empresa a lograr sus objetivos ?	/		/		/		
6	¿Considera usted que la empresa utiliza los procesos necesarios para lograr los costos de la organización ?	/		/		/		
	DIMENSIÓN 3: DISTRIBUCIÓN	Si	No	Si	No	Si	No	
7	¿Considera usted que la empresa debe realizar el servicio de distribución según al tamaño o tipo de producto solicitado?	/		/		/		
8	¿Está usted de acuerdo que es importante que el cliente debe brindar la información específica de sus requerimientos para realizar una cotización adecuada?	/		/		/		
9	¿Cree usted que el precio en el trasporte influya en la última decisión del cliente para contar con nuestros servicios ?	/		/		/		
10	¿Está usted de acuerdo que la fidelidad del cliente se logra por el servicio que brinda la empresa?	/		/		/		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable** ☒ **Aplicable después de corregir** [] **No aplicable** []

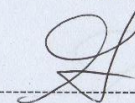
Apellidos y nombres del juez validador. Dr Mg: Lessner Leon Espinoza DNI: 07725199

Especialidad del validador: Dr. Administración

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo


Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

...19 de 06 del 2019



Firma del Experto Informante.

ANEXO 04: VALIDACIÓN DEL EXPERTO N°03

 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE DE GESTIÓN DE TRASPORTE INTERNACIONAL

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: FLUJO DE PRODUCTO								
1	¿Cree usted que la organización cuenta con el proceso adecuado que permite satisfacer las necesidades del cliente?	✓		✓		✓		
2	¿Está usted de acuerdo que la empresa brinde servicios para las diversas características que requieren los productos?	✓		✓		✓		
DIMENSIÓN 2: COSTOS LOGÍSTICOS								
3	¿Cree usted que los costos de transporte que brinda la empresa son competitivos?	✓		✓		✓		
4	¿Considera usted que según la ruta recorrida varía los precios del transporte?	✓		✓		✓		
5	¿Cree usted que al optimizar los recursos empleados para el transporte internacional, ayude a la empresa a lograr sus objetivos?	✓		✓		✓		
6	¿Considera usted que la empresa utiliza los procesos necesarios para lograr los costos de la organización?	✓		✓		✓		
DIMENSIÓN 3: DISTRIBUCIÓN								
7	¿Considera usted que la empresa debe realizar el servicio de distribución según al tamaño o tipo de producto solicitado?	✓		✓		✓		
8	¿Está usted de acuerdo que es importante que el cliente debe brindar la información específica de sus requerimientos para realizar una cotización adecuada?	✓		✓		✓		
9	¿Cree usted que el precio en el transporte influya en la última decisión del cliente para contar con nuestros servicios?	✓		✓		✓		
10	¿Está usted de acuerdo que la fidelidad del cliente se logra por el servicio que brinda la empresa?	✓		✓		✓		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____


Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador, Dr/ Mg: ANDRADES SOSA, José DNI: 2F480694

Especialidad del validador: Mg. en Logística y Marketing

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.



 Firma del Experto Informante.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE COMPETITIVIDAD

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
	DIMENSION 1: PRODUCTIVIDAD	Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿considera usted que la labor de los trabajadores contribuye a la mejora de la empresa ?	✓		✓		✓		
2	¿cree usted que la organización es un factor importante en las operaciones de la empresa?	✓		✓		✓		
	DIMENSION 2: CALIDAD	Si	No	Si	No	Si	No	
3	¿Usted considera que los servicios que ofrece la empresa está acorde a las necesidades de cada cliente ?	✓		✓		✓		
4	¿Cree usted que la empresa le brinda una atención elaborada al cliente para solucionar sus diferentes requerimientos?	✓		✓		✓		
5	¿Está usted de acuerdo que la especialización del servicio aumenta la demanda de los clientes ?	✓		✓		✓		
6	¿Cree usted que la optimización en los tiempos de transporte mejoraría la diferenciación entre las otras empresas ?	✓		✓		✓		
	DIMENSION 3: INNOVACIÓN	Si	No	Si	No	Si	No	
7	¿ Considera usted que la empresa debería implementar un sistema de rastreo para las entregas que realiza?	✓		✓		✓		
8	¿Cree usted que realizar una buena gestión en la organización le ayude a generar un nicho en el mercado ?	✓		✓		✓		
9	¿ Considera usted que la empresa se preocupa por innovar sus procesos operativos para competir en el mercado?	✓		✓		✓		
10	¿Está usted de acuerdo que la empresa debe utilizar los últimos sistemas modernos en el transporte?	✓		✓		✓		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: Aplicable ☒ Aplicable después de corregir ☐ No aplicable ☐

Apellidos y nombres del juez validador. Dr. / Mg. ANDRADES SOSA, José DNI: 25450694

Especialidad del validador: Mg. en logística y Marketing

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

20 de Feb del 2017

[Firma]

Firma del Experto Informante.

ANEXO 05: INSTRUMENTO DE RECOPIACIÓN DE DATOS



Instrumento

CUESTIONARIO

El presente cuestionario para el plan de investigación titulado “Gestión de transporte internacional y la competitividad en la empresa OCR Cargo, Lima-2019”. Por lo que se responderá de forma Anónima.

INSTRUCCIONES: Marque con una “X” en la casilla que corresponde, Según su respuesta.





















(1) Totalmente en desacuerdo
(2) En desacuerdo
(3) Indeciso.
(4) De acuerdo
(5) Totalmente de acuerdo

VARIABLE 1 : GESTIÓN DE TRASPORTE INTERNACIONAL						
	DIMENSIÓN 1 : FLUJO DE PRODUCTO	1	2	3	4	5
1	¿Cree usted que la organización cuenta con el proceso adecuado que permite satisfacer las necesidades del cliente?					
2	¿Está usted de acuerdo que la empresa brinde servicios para las diversas características que requieren los productos?					
	DIMENSIÓN 2 : COSTOS LOGISTICOS	1	2	3	4	5
3	¿Cree usted que los costos de transporte que brinda la empresa son competitivos?					
4	¿Considera usted que según la ruta recorrida varía los precios del transporte?					
5	¿Cree usted que al optimizar los recursos empleados para el transporte internacional, ayude a la empresa a lograr sus objetivos?					
6	¿Considera usted que la empresa utiliza los procesos necesarios para lograr los costos de la organización?					
	DIMENSIÓN 3 : DISTRIBUCIÓN	1	2	3	4	5

7	¿Considera usted que la empresa debe realizar el servicio de distribución según al tamaño o tipo de producto solicitado?					
8	¿Está usted de acuerdo que es importante que el cliente debe brindar la información específica de sus requerimientos para realizar una cotización adecuada?					
9	¿Cree usted que el precio en el trasporte influya en la última decisión del cliente para contar con nuestros servicios?					
10	¿Está usted de acuerdo que la fidelidad del cliente se logra por el servicio que brinda la empresa?					
VARIABLE 2 : COMPETITIVIDAD						
	DIMENSIÓN 1 : PRODUCTIVIDAD	1	2	3	4	5
11	¿Considera usted que la labor de los trabajadores contribuye a la mejora de la empresa?					
12	¿Cree usted que la organización es un factor importante en las operaciones de la empresa?					
	DIMENSIÓN 2 : CALIDAD	1	2	3	4	5
13	¿Usted considera que los servicios que ofrece la empresa están acorde a las necesidades de cada cliente?					
14	¿Cree usted que la empresa le brinda una atención elaborada al cliente para solucionar sus diferentes requerimientos?					
15	¿Está usted de acuerdo que la especialización del servicio aumenta la demanda de los clientes ?					
16	¿Cree usted que la optimización en los tiempos de transporte mejoraría la diferenciación entre las otras empresas?					
	DIMENSIÓN 3 : INNOVACIÓN	1	2	3	4	5
17	¿Considera usted que la empresa debería implementar un sistema de rastreo para las entregas que realiza?					

18	¿Cree usted que realizar una buena gestión en la organización le ayude a generar un nicho en el mercado?					
19	¿Considera usted que la empresa se preocupa por innovar sus procesos operativos para competir en el mercado?					
20	¿Está usted de acuerdo que la empresa debe utilizar los últimos sistemas modernos en el transporte?					

ANEXO 06: ILUSTRACIÓN DE LA VISTA DE DATOS DEL SPSS

	 P1	 P2	 P3	 P4	 P5	 P6	 P7	 P8	 P9	 P10	 P11	 P12	 P13	 P14	 P15	 P16	 P17	 P18	 P19	 P20
1	1	1	1	3	2	4	1	2	3	3	1	3	3	3	3	1	1	2	2	2
2	2	2	2	3	3	3	1	1	2	2	1	3	3	3	2	1	1	2	2	2
3	1	2	2	3	3	3	2	1	2	2	1	3	3	3	2	1	1	3	2	2
4	2	2	1	3	2	4	1	2	3	3	1	3	3	3	3	1	1	2	3	2
5	2	1	2	3	3	3	1	1	1	2	1	2	3	4	3	2	2	2	2	2
6	2	1	2	4	1	3	1	3	1	1	2	2	4	4	3	2	2	3	2	2
7	2	2	2	3	2	4	3	2	3	3	2	3	3	3	3	2	2	2	3	2
8	3	2	1	4	3	3	2	3	1	2	2	3	4	3	4	2	2	3	3	2
9	1	2	3	4	4	3	2	2	2	3	2	4	3	4	2	2	2	3	3	3
10	3	2	2	4	1	3	2	2	2	1	3	3	4	3	4	1	2	2	3	3
11	2	2	3	4	4	3	1	2	3	3	3	4	3	3	2	1	3	2	4	3
12	1	2	3	4	4	4	1	2	1	3	3	4	3	4	3	2	3	2	3	3
13	3	2	3	4	3	4	3	1	2	2	2	4	3	3	3	2	2	3	4	3
14	2	3	3	4	5	3	1	3	3	4	3	3	4	3	4	2	3	3	4	3
15	2	3	3	4	4	4	3	3	3	3	1	3	3	3	4	2	2	3	3	3
16	2	3	3	4	3	4	1	1	2	3	3	3	3	4	3	2	3	4	4	2
17	2	3	3	5	4	3	3	2	3	3	3	4	3	5	3	2	3	4	3	4
18	2	4	4	3	3	5	3	3	3	4	2	4	3	4	2	3	3	3	3	4
19	3	4	4	3	3	4	2	2	3	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3
20	3	3	3	4	4	5	2	1	3	4	3	3	3	3	5	3	3	2	3	3
21	3	3	3	4	4	3	3	2	2	3	3	5	4	3	3	3	3	3	3	4
22	4	4	4	5	3	5	3	3	3	4	4	5	4	5	4	3	2	3	3	4
23	5	5	5	5	3	5	2	3	4	3	3	5	3	3	4	2	3	3	4	3
24	3	4	4	3	3	3	5	2	3	4	2	4	3	4	4	3	3	4	4	4
25	3	3	3	5	3	5	3	3	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	4	3
26	3	3	3	5	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	5	3	3	3	4	4
27	3	4	4	5	4	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4
28	4	4	4	5	4	4	3	3	4	3	3	3	4	5	5	3	3	4	4	3
29	5	5	5	5	5	4	1	3	4	4	4	5	5	5	5	3	2	4	5	4
30	5	5	5	5	5	5	4	3	4	5	4	5	5	5	5	3	2	3	5	4

ANEXO 07: ILUSTRACIÓN DE LA VISTA DE VARIABLE

<div> <div> Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ventana Ayuda </div> <div> </div> </div>											
	Nombre	Tipo	Anchura	Decimales	Etiqueta	Valores	Perdidos	Columnas	Alineación	Medida	Rol
1	item1	Númérico	8	0	¿Cree usted que la organización cuenta con el proceso adecuado que...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
2	item2	Númérico	8	0	¿Está usted de acuerdo que la empresa brinde servicios para las diver...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
3	item3	Númérico	8	0	¿Cree usted que los costos de transporte que brinda la empresa son ...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
4	item4	Númérico	8	0	¿Considera usted que según la ruta recorrida varia los precios del tran...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
5	item5	Númérico	8	0	¿Cree usted que al optimizar los recursos empleados para el transpor...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
6	item6	Númérico	8	0	¿Considera usted que la empresa utiliza los procesos necesarios par...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
7	item7	Númérico	8	0	¿Considera usted que la empresa debe realizar el servicio de distribu...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
8	item8	Númérico	8	0	¿Está usted de acuerdo que es importante que el cliente debe brind...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
9	item9	Númérico	8	0	¿Cree usted que el precio en el trasporte influya en la última decisión...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
10	item10	Númérico	8	0	¿Está usted de acuerdo que la fidelidad del cliente se logra por el serv...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
11	item11	Númérico	8	0	¿considera usted que la labor de los trabajadores contribuye a la mej...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
12	item12	Númérico	8	0	¿cree usted que la organización es un factor importante en las opera...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
13	item13	Númérico	8	0	¿Usted considera que los servicios que ofrece la empresa está acord...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
14	item14	Númérico	8	0	¿Cree usted que la empresa le brinda una atención elaborada al client...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
15	item15	Númérico	8	0	¿Está usted de acuerdo que la especialización del servicio aumenta l...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
16	item16	Númérico	8	0	¿Cree usted que la optimización en los tiempos de transporte mejorar...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
17	item17	Númérico	8	0	¿ Considera usted que la empresa debería implementar un sistema d...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
18	item18	Númérico	8	0	¿Cree usted que realizar una buena gestión en la organización le ay...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
19	item19	Númérico	8	0	¿ Considera usted que la empresa se preocupa por innovar sus proce...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
20	item20	Númérico	8	0	¿Está usted de acuerdo que la empresa debe utilizar los últimos siste...	{1, totalmen...	Ninguno	8	Derecha	Ordinal	Entrada
21											
22											
23											
24											
25											
26											
27											
28											
29											
30											
31											
<div> <div>Vista de datos</div> <div>Vista de variables</div> </div>											

ANEXO 08: CARTA DE AUTORIZACIÓN



Lima, 30 de mayo de 2019

Señores
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO
Escuela de Negocios Internacionales.

Yo Alberto Carretero Domínguez identificado con DNI N°07974899, en calidad de Gerente General de la Agencia OCR CARGO S.A.C., autorizo a Christian Franz Huaripata Romero, estudiante de la Universidad Cesar Vallejo, a utilizar la información confidencial de la empresa para el proyecto de investigación. Como condiciones contractuales, el estudiante se obliga a (1) no divulgar ni usar para fines personales la información (documentos, escritos, expedientes, artículos, contratos, estados de cuenta y demás materiales) que, con objeto de la relación de trabajo le fue suministrada; (2) no proporcionar a terceras personas, verbalmente o por escrito, directa o indirectamente, información alguna de las actividades y/o procesos de cualquier clase que fuese observadas en la empresa durante la duración del proyecto y (3) no utilizar completa o parcial ninguno de los productos (documentos, metodología, procesos y demás) relacionados con el proyecto. El estudiante asume que toda la información y el resultado del proyecto será de uso exclusivamente académico.

El material suministrado por la empresa será la base para la construcción de un estudio de caso. La información y resultado que se obtenga del mismo podrán a llegar a convertirse en una herramienta didáctica que apoye la información de los estudiantes de la Escuela de Negocios internacionales.

En caso de alguna(s) de las condiciones anteriores sea(n) infringida(s), el estudiante queda sujeto a la responsabilidad civil por daños y perjuicios que cause a la Agencia de Carga OCR CARGO S.A.C., así como a las sanciones de carácter penal o legal que se hiciere acreedor.

Atentamente


OCR CARGO S.A.C.
ALBERTO CARRETERO DOMÍNGUEZ
GERENTE GENERAL